



DIBATTITO PUBBLICO

Potenziamento della linea Pescara – Chieti

**Contributo di
Donato Toppi**

Oggetto: la ferrovia in San Giovanni Teatino

Vivo a Sambuceto, la frazione principale di SGT, da ormai più di 15 anni, e ho imparato a conoscere la vita della cittadina con occhio analitico anche sul tema traffico. Tale tema è sempre più primario, alla luce della mole di G.D.O. che la proiettano tra le prime in Europa in termini di grandezza, e in previsione della vocazione turistico/religiosa con la prossima apertura della Chiesa avveniristica progettata dall'Arch. Botta; sono giunto alla conclusione che ciò che serve è uno *studio urbanistico* fatto da professionisti che rimodulino le vie della città per adattarle anche al contesto ferroviario, a maggior ragione adesso che il raddoppio che la interesserà darà la possibilità di opere di compensazione. **Tutto ciò, immagino, sarebbe naturalmente da discutere in sede di Conferenza dei servizi.**

Mi permetto, pur non essendo un tecnico urbanista, di segnalare le mie impressioni e di abbozzare un paio di proposte. Il fulcro geografico principale in tema di servizi quotidiani (poste, municipio, farmacie, forni ecc..) è il tratto da Via Mazzini fino all'intersezione con Corso Italia (ove c'è il PL) dove si interseca con Piazza San Rocco e la citata Chiesa, per arrivare a via Cavour. **Pur non avendo i dati del traffico reperiti con le celle telefoniche, segnalo che** questo tratto nelle ore di punta vede intensificarsi il traffico di utenti che usano servizi menzionati ma anche di transitanti che attraversano il centro. In tal senso il nuovo sottopasso di via Ricasoli (in blu in fig.1), previsto nell'opzione in affiancamento, sarà provvidenziale per decongestionare il traffico, e suggerirei anche di rendere pedonale il tratto di via Cavour (in rosso fig.1) nelle ore serali e nel weekend, per dare pregio maggiore alla zona. **L'opzione di interrimento che elimina due sottovia di Via Chiacchiaretta e Via Trasimeno congestionerebbe ancora di più il tratto.**

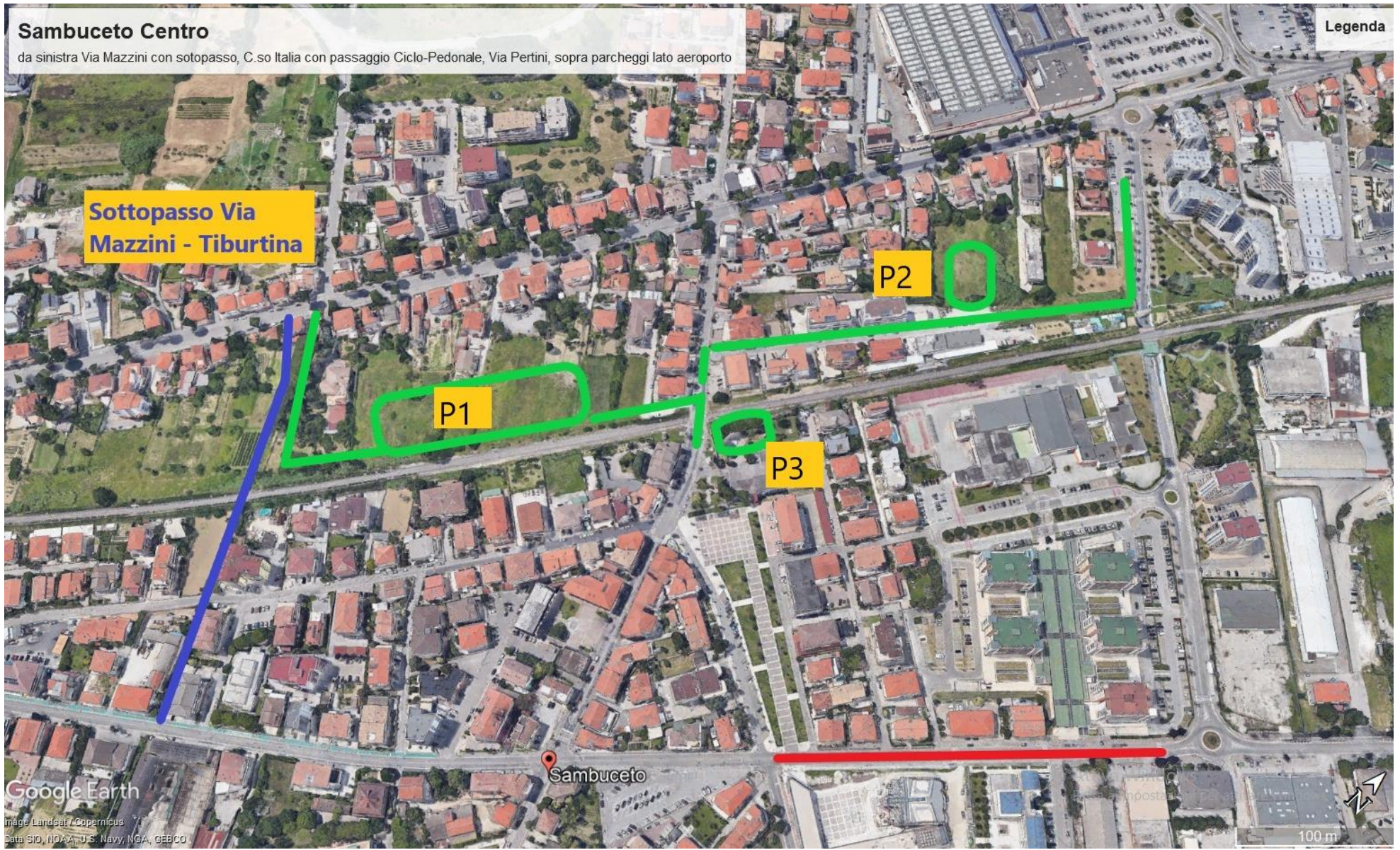
Rimanendo sull'opzione 1, per scongiurare la chiusura di Corso Italia il suggerimento è quello di servirsi di un sottopasso al posto del PL (esempi ne abbiamo nei progetti passati), anche di altezza non elevata, volendo anche a senso unico di marcia, ma che permetta di usare la via tanto cara a chi abita in centro. A servizio della zona si potrebbero creare tre parcheggi nelle aree contrassegnate P1, P2 e P in fig.1 proprio in funzione dei servizi e della piazza/Chiesa.

Altro tema è l'assenza di *fermate/stazioni* nelle vicinanze del centro, la già prevista fermata Aeroporto è troppo lontana, prevede pochi posti auto, sarebbe poco usata a mio parere; le opzioni sarebbero quindi:

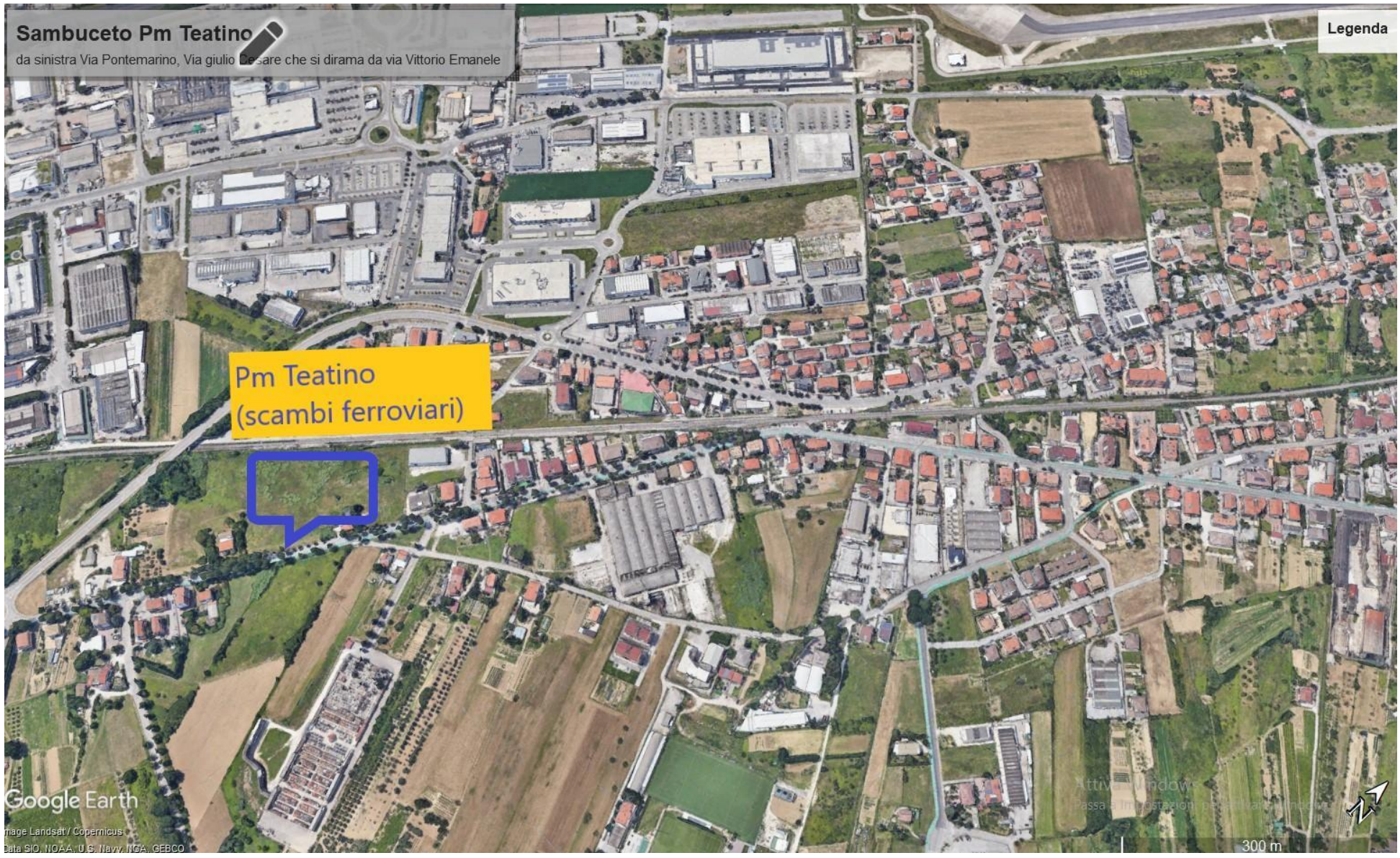
- Realizzare un'altra fermata proprio in centro, con annesse piste ciclopedonali da collegare alle esistenti;
- Spostare la fermata Aeroporto più in centro collegandola con l'aeroporto. In passato, credo anche nei PRG, era prevista in zona via Pertini, ove c'èci sono diverse aree verdi;
- Realizzare un'ulteriore fermata nei pressi del Pm San Giovanni che diverrebbe stazione.

Quest'ultima opzione inoltre, oltre ad essere usata dagli utenti residenziali, servirebbe la zona commerciale ove sono presenti catene di GDO che allo scopo potrebbero essere coinvolte con servizi minibus.

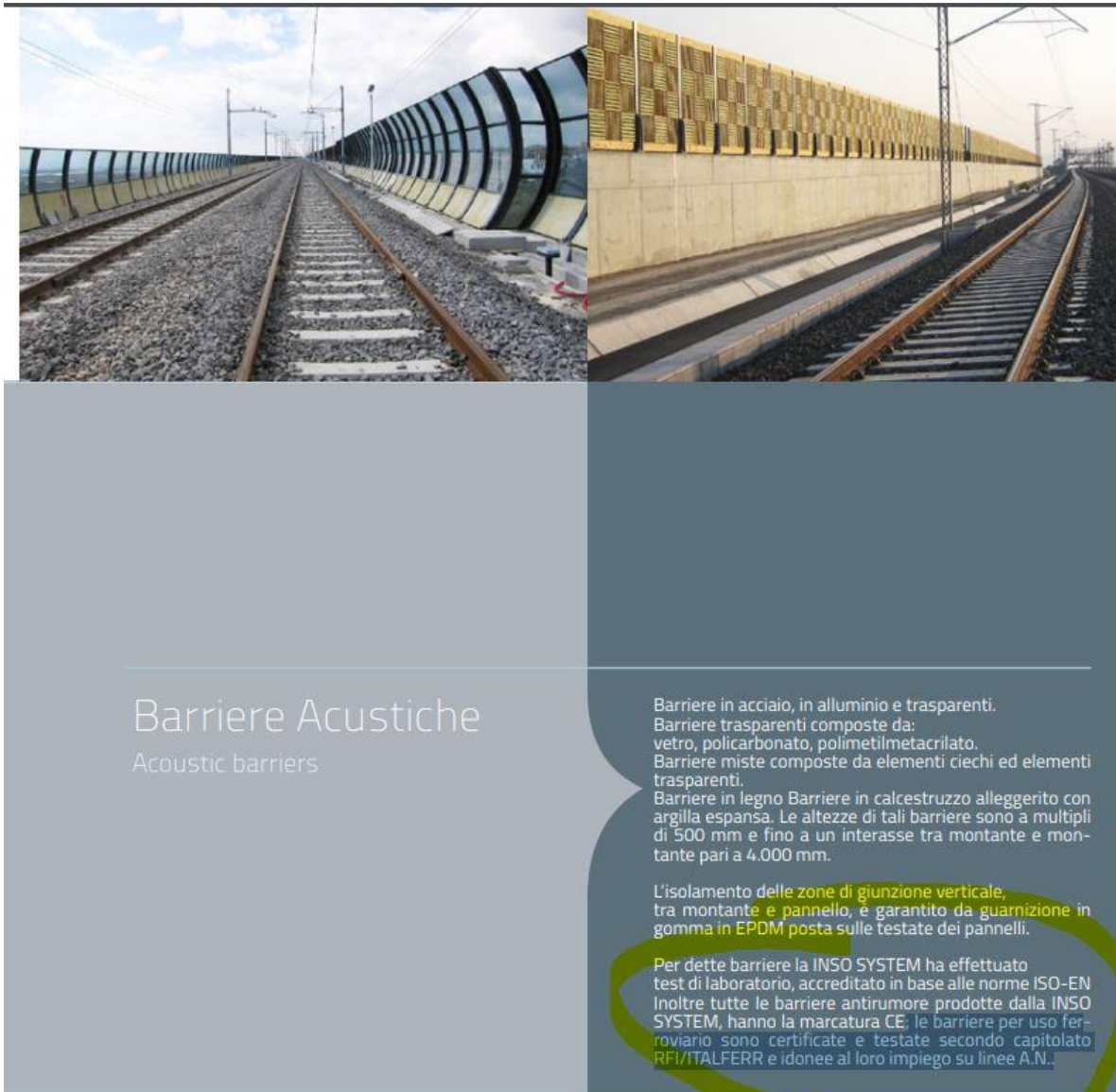
L'inserimento di un'ulteriore fermata/stazione, pensata nel contesto di metropolitana di superficie, non andrebbe ad aumentare i tempi dei treni a lunga percorrenza se inserita in un progetto di spola tra Chieti e Pescara (poli universitari) o Sulmona – Pescara. L'esempio recente della fermata Chieti-Madonna delle Piane (vicina alla stazione di Chieti) ne conferma la bontà, anche perché usata molto dagli studenti universitari.



(fig.1)



(fig.2)



(fig.3)

Come suggerito nei webinar recenti, vanno ricercate anche soluzioni architettoniche migliori sul tema barriere antirumore, come in fig.3, o addirittura chiedendo di realizzarne ad hoc per migliorare l'impatto visivo, oltre a incrementare anche il verde a corredo delle opere.

Ultima considerazione è legata alle ipotesi di progetto: un interrimento lo giudico molto oneroso in termini di espropri e di mole stessa dei lavori, con antropizzazione eccessiva del territorio e del sottosuolo da scongiurare in una zona alluvionale e con le falde molto vicine, **oltre come detto a ridurre le vie di passaggio da un lato e l'altro del tracciato, tanto valeva a quel punto aumentare il tratto interrato verso ovest e spostare le rampe come previsto in altre ipotesi passate.** Tutto ciò, naturalmente, sono sempre impressioni personali e non tecniche, ma la *direzione* dello stato di salute del nostro pianeta impone riflessioni pessimistiche e quindi conservatrici.

Le mie considerazioni sono figlie della preoccupazione che la cittadina "subisca" solo i risvolti negativi del progetto, senza realizzare dalla *crisi* temuta dagli interessati le *opportunità* che si celano dietro esso.

Sperando di aver fatto cosa gradita, resto disponibile come sempre per il bene della città che mi ha accolto e dell'amata ferrovia.



Firmato da DONATO
TOPPI
il 16/05/2024 alle
17:14:06 CEST