

## LA VIABILITÀ PER IL NUOVO OSPEDALE

In previsione della costruzione del nuovo ospedale (tempi di realizzazione 5/10 anni?) è opportuno chiedersi ora, oltre alla serie di reti tecnologiche da realizzare di cui l'area è sprovvista, se la viabilità attuale sia adeguata a un accesso veloce, confortevole e sicuro alla struttura sanitaria.

In effetti le strade tramite le quali si potrebbe accedere all'area sono sostanzialmente due: la S.S.16 e la S.P. 181 Vasto-San Salvo.

### **S.P.181**

La S.P. 181 è un'arteria il cui tracciato si sviluppa praticamente in parallelo ad un tratto autostradale che, vista la natura del versante in attraversamento, ha già tempi di percorrenza più elevati rispetto a quelli ordinari dell'autostrada A14. Inoltre, la S.P., non essendo dotata dei numerosi viadotti, risulta un tracciato particolarmente tortuoso e, data la natura dei terreni, sono presenti numerosi movimenti franosi che hanno prodotto e producono ancora dissesti (che in alcuni casi si sono ripresentati anche dopo lavori di consolidamento). In più, dal punto di vista della sicurezza, attualmente si rilevano delle barriere metalliche datate e in buona parte non a norma, un piano viabile dissestato e, sulla base anche delle cronache, un'incidentalità elevata.

Poi il tracciato della S.P. si sviluppa sempre a monte dell'autostrada mentre il sito dell'ospedale è a valle; ad oggi non esistono adeguate opere in attraversamento del tracciato autostradale.

Si può concludere che tale arteria appare, nelle condizioni in cui si trova, largamente inadeguata per il collegamento all'ospedale. Bisognerebbe quindi porre in atto opere di consolidamento delle frane, di adeguamento del tracciato, di messa in sicurezza e di collegamento al sito dell'Ospedale. Va da sé che andrebbe valutata attentamente l'analisi costi-benefici prima di realizzare le opere, partendo da un'arteria con elevati tempi di percorrenza.

### **S.S.16**

Nel tratto in attraversamento di Vasto Marina il tracciato della S.S.16 si sviluppa, in larga parte, vicino la linea di costa. In particolare, dopo aver attraversato l'agglomerato immediatamente retrostante il centro della Marina, tramite il viadotto "Vasto Marina" si riavvicina alla linea di costa e per un tratto di alcuni chilometri scorre praticamente in rettilineo fino al confine con il Molise ed oltre.

È singolare il tratto della riviera sud di Vasto Marina, in quanto questa arteria risulta l'unica infrastruttura con funzione sia di accesso alla spiaggia, mediante strade senza uscita disposte a pettine, che di collegamento nord-sud. Questa circostanza rende il tratto particolarmente congestionato, specie nel periodo estivo, quando le presenze turistiche aumentano.

La Strada Statale, dato l'interesse nazionale per il collegamento nord-sud, gestita quindi dall'ANAS, è spesso oggetto di manutenzioni ordinarie e straordinarie, sistemazioni di svincoli e messe in sicurezza in genere.

L'attuale collegamento esistente con il sito del nuovo ospedale è rappresentato dalla via comunale "Buonanotte". Tale arteria si insinua verso la collina quasi rettilinea (se si eccettua l'attraversamento della ferrovia Adriatica) e perpendicolare alla S.S.16 fino a lambire, ma non penetrare, questa area. Le caratteristiche della strada sono, ovviamente, largamente insufficienti per dimensioni, dotazioni di sicurezza, opere di attraversamento della ferrovia e pertanto bisognerebbe programmare importanti opere di adeguamento che potrebbero definirsi, nella sostanza, di ricostruzione.

Da questa breve analisi si può quindi concludere che le attuali condizioni delle strade esistenti non sono per niente in grado di garantire una viabilità, seppur ordinaria, di accesso al sito del nuovo ospedale.

Va segnalato che questa condizione della viabilità, nonostante la datata previsione del nuovo Ospedale, non è per nulla cambiata negli ultimi tre decenni!

## **COME POTENZIARE LA VIABILITÀ? LE IPOTESI PREVISTE MA MAI ATTUATE**

### **-ANAS**

Per quanto riguarda la S.S.16 l'ipotesi di sistemazione dell'attraversamento di Vasto Marina è (credo) ormai ben nota: **conservare** l'attuale tracciato fino allo scavalco del tunnel ferroviario e **procedere** verso sud con un nuovo tracciato che corra a monte della ferrovia esistente fino all'allaccio con la S.S. 650 (Trignina), praticamente al confine con la regione Molise. Su tale progetto c'era un importante finanziamento di oltre 85 milioni di euro che, date le diverse visioni di Comuni ed Enti interessati, è stato finanziato ad eccezione delle somme per la redazione del progetto definitivo.

### **-PROVINCIA**

La provincia di Chieti ha redatto un progetto preliminare per la realizzazione di un'arteria ex-novo in variante alla S.S. n.16. Nel progetto è previsto un tracciato che da C.da Molino (distributore ex Total ora Q8) si interna e rimane costantemente a monte della Autostrada A14 fino a località Pozzitello (sito nuovo ospedale) dove torna a valle la stessa A14, va a servire l'ospedale e torna verso costa per innestarsi sull'attuale tracciato della S.S. n.16 nel territorio di Vasto. Tale progetto (come detto preliminare), con prevista una galleria da 1 km e un viadotto da 400 m., è stato redatto nel 2003 e dopo oltre venti anni è **oggi lettera morta**.

### **-COMUNE**

Il P.R.G. (Piano Regolatore Generale) vigente del Comune di Vasto, redatto nel 2001, prevede sulla carta il collegamento tra l'ex S.S.86, ora S.P. 181, l'Ospedale nuovo e la S.S. n.16 per mezzo di tracciati esistenti da potenziare e tratti di nuova realizzazione.

È prevista anche un'arteria che in sostanza ha molti tratti che in pratica coincidono con quella proposta dalla Provincia nel 2003 come variante alla S.S. 16, ricadente interamente nel territorio di Vasto e che va a servire, nella parte sud, il sito prescelto per il nuovo Ospedale. In tale tracciato si utilizzano strade esistenti che attraversano i centri delle contrade di San Lorenzo e Sant'Antonio.

Un'altra arteria prevista dal P.R.G. è di fatto un ricalco di una delle proposte di arretramento avanzate nello studio di fattibilità dell'ANAS. In effetti, poco dopo il bivio di Montevecchio il tracciato di tale strada, prima del viadotto "Vasto Marina" -attraversamento della linea ferroviaria-, si interna verso monte e scorre parallelo alla linea ferroviaria fino ad allacciarsi alla S.S. 650 (Trignina). Nelle adiacenze della Stazione Ferroviaria è prevista un'ulteriore diramazione che, orientata verso monte, va a servire il sito del nuovo ospedale.

Infine, il P.R.G. prevede una strada di collegamento della zona sud di Vasto (in corrispondenza del supermercato "Pianeta") con la Marina; il raccordo con la S.S. 16 è ipotizzato nelle vicinanze del bivio di Montevecchio.

Tali previsioni, contenute come detto nel PRG del 2001 attualmente in vigore, non sono state attuate neppure in parte. Risulta che, nel piano triennale del comune di Vasto relativo agli anni 2010, 2011 e 2012, l'unica strada ricompresa, tra quelle citate, è quella che collega la zona sud dell'abitato di Vasto

con la Marina, per la cui realizzazione si prevedevano importi (mai utilizzati) di €1,5 milioni nell'anno 2010 e di € 0,5 milioni nell'anno 2011, per un totale quindi di € 2,5 milioni.

## **LE OPERE REALIZZATE**

Come già sottolineato, nonostante le suddette ipotesi di potenziamento della viabilità risalgano a 15/30 trenta anni fa, non è eccessivo dire che, in realtà nulla è stato realizzato.

## **PROPOSTA**

Dalla breve analisi si può concludere che, con una serie di investimenti, l'arteria esistente che può servire nel miglior modo possibile il sito dell'Ospedale è senza dubbio la S.S.16. La S.P., pur rimanendo una secondaria possibilità di accesso al sito, non è dotata delle caratteristiche opportune a soddisfare le esigenze.

Considerato che la realizzazione dell'ospedale si potrà anche concretizzare nei prossimi 5 anni, vanno opportunamente valutate e privilegiate -e soprattutto portate a compimento- le soluzioni a breve.

Come mi sono trovato spesso a sostenere, credo che la proposta ANAS, che trova origini in forma progettuale concreta almeno dall'anno 2010 e purtroppo è finanziata, debba considerarsi una valida proposta per migliorare le condizioni di viabilità della riviera nel suo complesso e dare migliore accessibilità al nuovo Ospedale.

In effetti, oltre ad essere proposta dall'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade che si occupa, da sempre, di infrastrutture stradali e gestisce la rete di strade statali e autostrade di interesse nazionale, contiene almeno i seguenti punti di forza:

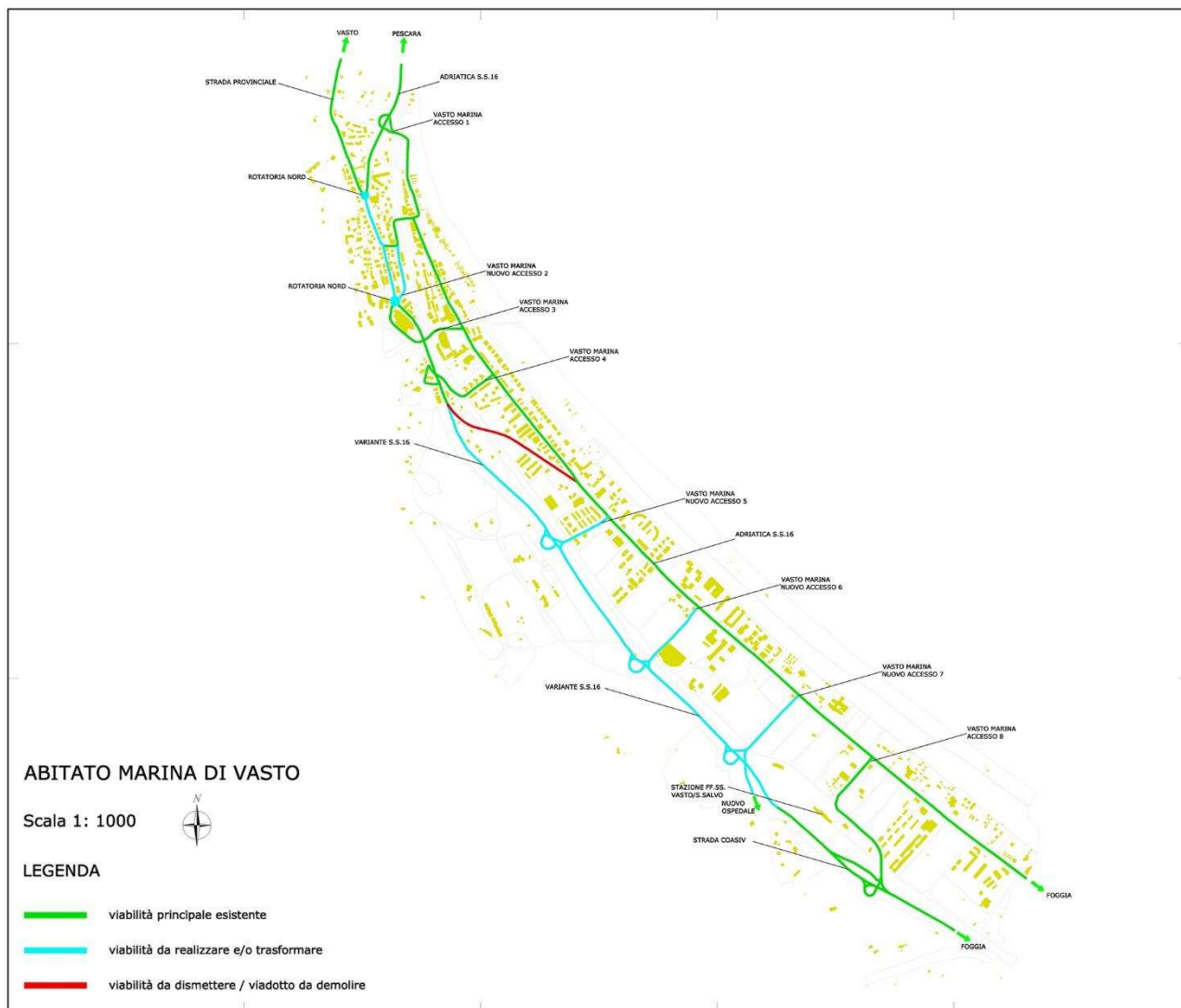
- è stato redatto il progetto di fattibilità tecnico economica;
- consta di 4 alternative di cui una (alternativa "D") che non prevede costruzione di gallerie e viadotti di grosso impatto sul paesaggio e che può essere realizzata in tempi brevi;
- consentirebbe un buon collegamento del sito dell'ospedale sia in direzione nord che sud che dell'entroterra vastese con il collegamento alla S.S. 650 (Trignina);
- consentirebbe un miglioramento della viabilità e quindi della accessibilità, vivibilità e utilizzo turistico della riviera nel suo complesso;
- contribuirebbe a migliorare il collegamento tra le zone industriale e rimarrebbe un valido collegamento del Porto di Vasto;
- ridurrebbe al minimo i tratti di strada che dal gestore ANAS passerebbero ai comuni e quindi dei relativi costi di gestione.

Andrebbe quindi aperto subito un tavolo tecnico-politico con ANAS: vi è la necessità di redigere e (purtroppo) finanziare nuovamente, anche a lotti funzionali, un progetto complessivo dell'intero tracciato SS16, dal casello autostradale Vasto Nord fino all'innesto della parte nuova del tracciato con la S.S. 650 (Trignina). Oltre alle opere diffuse di adeguamento e messa in sicurezza del tratto che va dal casello Vasto Nord-Porto di Vasto-Marina di Vasto e del nuovo tratto ex novo a monte della ferrovia (dalla Marina di Vasto all'allaccio con la S.S. 650 (Trignina)) il progetto dovrebbe, a giudizio di chi scrive, prevedere anche le seguenti opere di completamento/compensazione:

- 1) riqualificazione della rotonda sud di Vasto Marina (ex concessionaria Ford) con realizzazione di un nuovo accesso per Piazza Fiume e il parcheggio della ex Stazione Ferroviaria con eliminazione del semaforo e l'eliminazione dei punti di conflitto (svolte a sinistra) tra le due rotonde esistenti;



- 2) demolizione del viadotto “Vasto Marina con ridefinizione degli accessi alla Marina di Vasto con svincoli a piani sfalsati ove possibile;



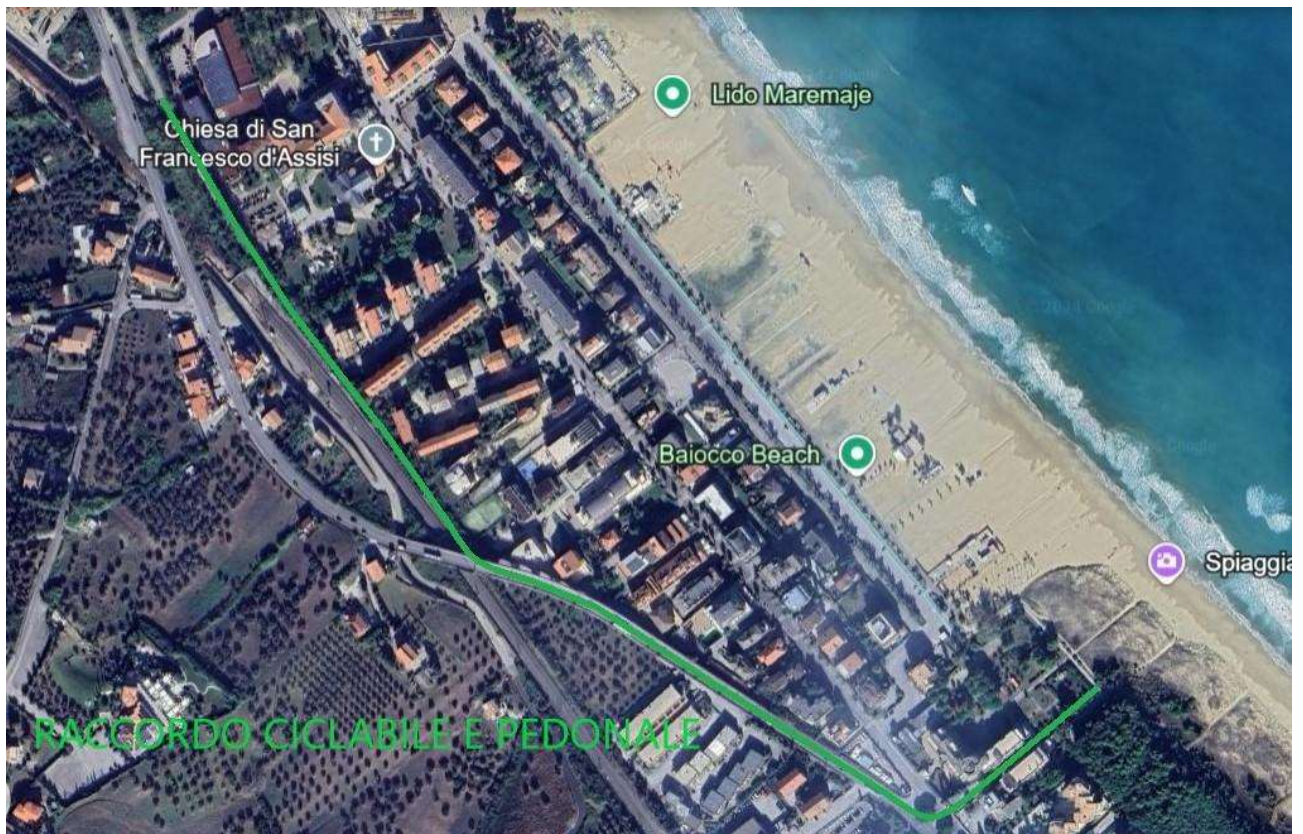


- 3) Bretelle di raccordo per il collegamento nord e sud della S.S.16 (variante) e il nuovo ospedale utilizzando tracciati di strade comunali esistenti oppure un unico raccordo ex-novo dall'esistente svincolo a piani sfalsati della Stazione Ferroviaria.



## AREA D'IMPRONTA VIADOTTO VASTO MARINA (DEMOLITO)

Con la demolizione si andrebbe a liberare l'area di impronta del viadotto alla quale andrebbe ovviamente data una destinazione pubblica. Un progetto di riqualificazione utile potrebbe essere la formazione di una "lingua" di verde con all'interno il tratto di raccordo della pista ciclabile e del tracciato pedonale tra la vecchia stazione ferroviaria di Vasto e l'incrocio dell'ex Autostello-Park Hotel; dalla stazione ferroviaria si utilizzerebbe prima la fascia di rispetto della ferrovia e passando per l'area di impronta del viadotto (demolito) arriverebbe alla zona dell'ex Autostello per ricongiungersi con il tratto sud esistente.



## L'INFRASTRUTTURA DI ACCESSO AL LITORALE SABBIOSO

Con la demolizione del viadotto l'attuale tracciato della S.S. 16 diverrebbe un'arteria esclusivamente turistica e andrebbe a costituire la naturale continuazione di Viale Dalmazia. Andrebbero previsti alberature marciapiedi (in parte già esistenti) e parcheggi autoveicoli su entrambi i lati, e potrebbe diventare una strada "Zona 30" con precedenza cioè agli utenti deboli (pedoni e ciclisti).

La visione finale sarebbe quella dei due lungomari (Vasto e San Salvo) e la rinnovata arteria turistica di accesso al mare (attuale tracciato SS16) uniti senza soluzione di continuità così come il litorale sabbioso che dalla Bagnante si sviluppa verso sud fino al confine con il Molise ed anche oltre.