



Giulianova, 19/03/2023

*Prefettura di Teramo
Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione VIA
Ministero dell'ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione generale uso sostenibile del suolo
Ministero delle Infrastrutture
Ministero della Cultura
Anas Spa
Trenitalia Spa
Regione Abruzzo - dipartimento Infrastrutture
Regione Abruzzo - genio civile di Teramo
Regione Abruzzo - protezione civile
Regione Abruzzo - dipartimento territorio
Provincia di Teramo
Comune di Roseto
Comune di Giulianova
Comune di Notaresco
Comune di Mosciano S. Angelo
Commissario per il quarto lotto della Teramo-Mare
Sovrintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Provincia di Teramo*

Oggetto: S.S. n° 80 "del Gran Sasso d'Italia" - Tratta stradale Teramo - Mare: variante alla S.S. 80 dalla A14 (Mosciano S. Angelo) alla SS16 (Giulianova) - 4° Lotto. - criticità - rischio alluvioni - consumo di suolo - alternative sulla mobilità - richiesta di modifica

L'ANAS ha depositato al Ministero dell'Ambiente un progetto per la realizzazione del quarto lotto della SS.80, cosiddetta Teramo-Mare, tra Mosciano S. Angelo e Giulianova. In relazione a questa ipotesi progettuale gli scriventi evidenziano numerose criticità che qui elenchiamo brevemente. Alla fine presenteremo una proposta di diversa ripartizione delle risorse per interventi certamente più risolutivi e in linea con tutti i programmi comunitari, nazionali e regionali sulla mobilità sostenibile.

Le criticità/1 - Rischio alluvione



L'ANAS ha progettato l'opera in piena pianura alluvionale del fiume Tordino, nonostante le pregresse esperienze negative sui tratti esistenti a monte che ha visto diversi crolli del sedile stradale in caso di piene. La nuova opera sarebbe costruita in zone a diverso livello di rischio alluvione secondo la cartografia della regione.

L'Anas tratta la questione in maniera a nostro avviso del tutto incoerente con le dinamiche climatiche attuali. Infatti la modellazione delle piene viene fatta tenendo conto delle portate con tempo di ritorno di soli 200 anni quando ormai è assodato che la crisi climatica sta esacerbando i fenomeni meteo estremi, agendo anche sulla frequenza di tali eventi, che diventano sempre più comuni. Cioè significa che una piena un tempo duecentenaria oggi sarà da considerarsi cinquantenaria, una millenaria praticamente uno duecentenaria e così via. Tra l'altro facciamo notare che i valori delle piene sono calcolati su dati pluviometrici raccolti nel passato che non sono ormai rappresentativi dell'andamento delle precipitazioni. Basti guardare cosa accaduto sul Misa nelle Marche, un bacino molto simile al Tordino, dove la piena ha inondato praticamente tutta la pianura alluvionale causando diversi morti e pesanti danni alle infrastrutture.



Non a caso gli scienziati e l'IPCC hanno da tempo evidenziato tali problematiche, tanto da farle risaltare nell'opuscolo "*Cambiamento climatico 2021: sintesi per tutti*" (https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/outreach/IPCC_AR6_WGI_SummaryForAll_Italian.pdf) dove si legge che per un aumento della temperatura di 1,5 gradi si avranno precipitazioni estreme con maggior frequenza (x1,3). Con un aumento di 2 gradi, che attualmente è lo scenario più probabile, la frequenza aumenterà ulteriormente (x1,7).

Evidentemente non si vuole prendere atto di tale situazione nonostante l'evidenza.

La piena da considerare non è dunque quella con tempo di ritorno di 200 anni ma quella millenaria se si vuole realmente comprendere il livello di rischio a cui un'opera del genere va incontro.

Facciamo notare che la portata della piena duecentenaria del Tordino è di 890 mc/s, quella cinquecentenaria di 998 mc/s. Figurarsi quella millenaria...

Infine la scelta di modificare il percorso di un corso d'acqua secondario, il Cavone, non sembra aver tenuto conto degli insegnamenti della storia recente che sconsigliano fortemente tali approcci, visto che nelle piene già consistenti i corsi d'acqua tendono a riprendere il corso naturale, anche davanti a opere mastodontiche (si veda ancora quanto accaduto nelle Marche).

Pertanto **riteniamo molto grave questa sottovalutazione del rischio idraulico**, tenuto conto non solo del rischio per l'infrastruttura ma anche per tutto quello che rileva ai fini della pubblica incolumità, sia dei fruitori sia di tutti gli altri manufatti (case, altre strade ecc.), tenuto anche conto dell'impatto dell'infrastruttura sui livelli di piena a valle.

Le criticità/2 - Consumo di suolo

L'ISPRA nel suo ultimo rapporto sul consumo di suolo ha lanciato l'ennesimo allarme sulla perdita di suolo fertile in Italia. L'Abruzzo risulta essere la regione con maggiore incremento annuo di consumo di suolo.

Se andiamo a osservare i dati dei comuni interessati dall'opera, che consumerà o depaupererà direttamente o indirettamente decine di ettari di una delle zone più favorevoli all'agricoltura dell'intera regione, vediamo che tutti sono ben oltre il dato medio nazionale (7%) e regionale (5%).

PRO_COM	Comune	Suolo consumato 2006 [%]	Suolo consumato 2006 [ettari]	Suolo consumato 2021 [%]	Suolo consumato 2021 [ettari]
67025	Giulianova	21,5	601	23,2	650
67030	Mosciano Sant'Angelo	9,6	463	10,3	499
67032	Notaresco	8,8	333	9,7	371
67037	Roseto degli Abruzzi	13,9	738	14,8	788

Tre comuni su quattro addirittura superano il 10% di suolo occupato, una quantità già oggi del tutto insostenibile.

Le criticità/3 - Mobilità

Il progetto non è supportato da alcun dato circa la mobilità e la necessità di pervenire a modelli sostenibili di trasporto di cose e persone.

Quante emissioni in atmosfera in più sono previste dalla realizzazione dell'opera (cantieri, flusso di materiali ecc.) e dall'uso ultradecennale della stessa?

Perché si deve ancora sostenere una spesa pubblica consistente per facilitare il trasporto privato su gomma? Esistono alternative trasportistiche, considerato che il principale nodo, lo svincolo autostradale di Mosciano S. Angelo, è ormai già collegato con la dorsale trasversale verso Roma?

Che impatto avrebbe la nuova opera sul traffico, ad esempio sul nodo di innesto con la SS16 e con il traffico verso il centro di Giulianova, già pesantemente colpito?

Quali sono gli impatti dal punto di vista della qualità dell'aria?

Le criticità/4 - sedime di cantiere

La sede delle attività di cantiere nell'area industriale di ColleranESCO potrebbe ricadere in aree potenzialmente contaminate.

Le criticità/5 - impatto paesaggistico

La scelta di un tracciato in area a rischio idrogeologico che "costringe" ad andare in rilevato, la volontà di introdurre mega-svincoli assolutamente sovra-dimensionati come quello di Coste Lancia-no, l'introduzioni di viadotti per superare le aree a rischio R4, determinano un **impatto paesaggistico enorme** sull'ultima porzione di pianura alluvionale abruzzese priva di grandi infrastrutture.

Qui un paio di fotoinserimenti dell'opera che abbiamo prodotto che evidenziano il grave impatto nella pianura alluvionale.

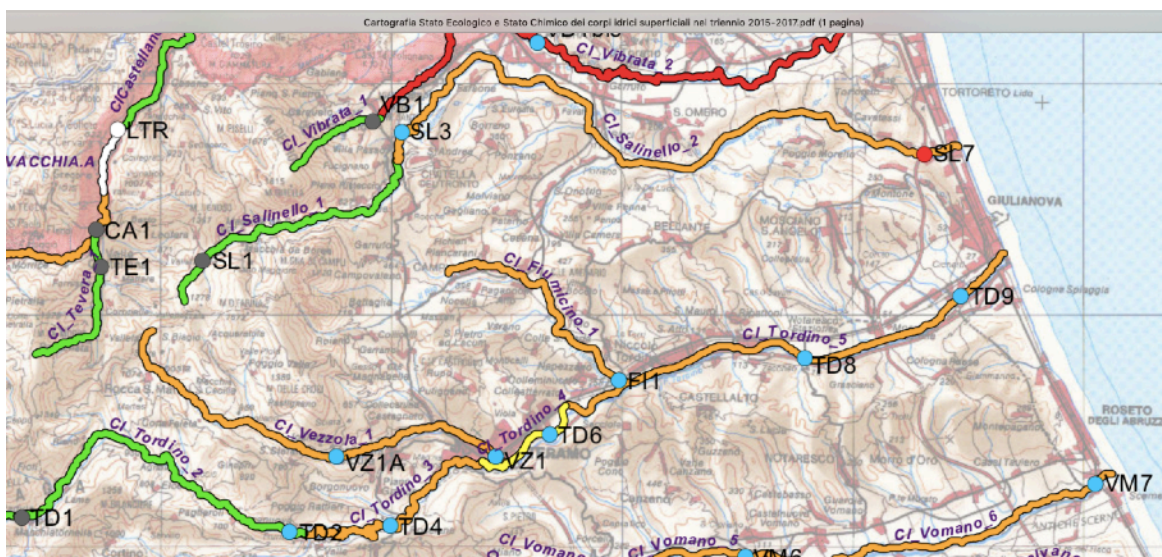


I vincoli dettati dal Piano Regionale Paesistico sono volti alla tutela del paesaggio ripariale del fiume Tordino. Emerge, però, che il tracciato di progetto contrasta con il vincolo di "conservazione integrale" previsto nell'art.4 del PRP per circa 1.900 metri a partire dall'innesto con la strada Statale 16 fino al superamento del fiume stesso più ad ovest, in quanto il tracciato della superstrada lungo questo tratto si sovrappone al fiume e alle sue sponde.

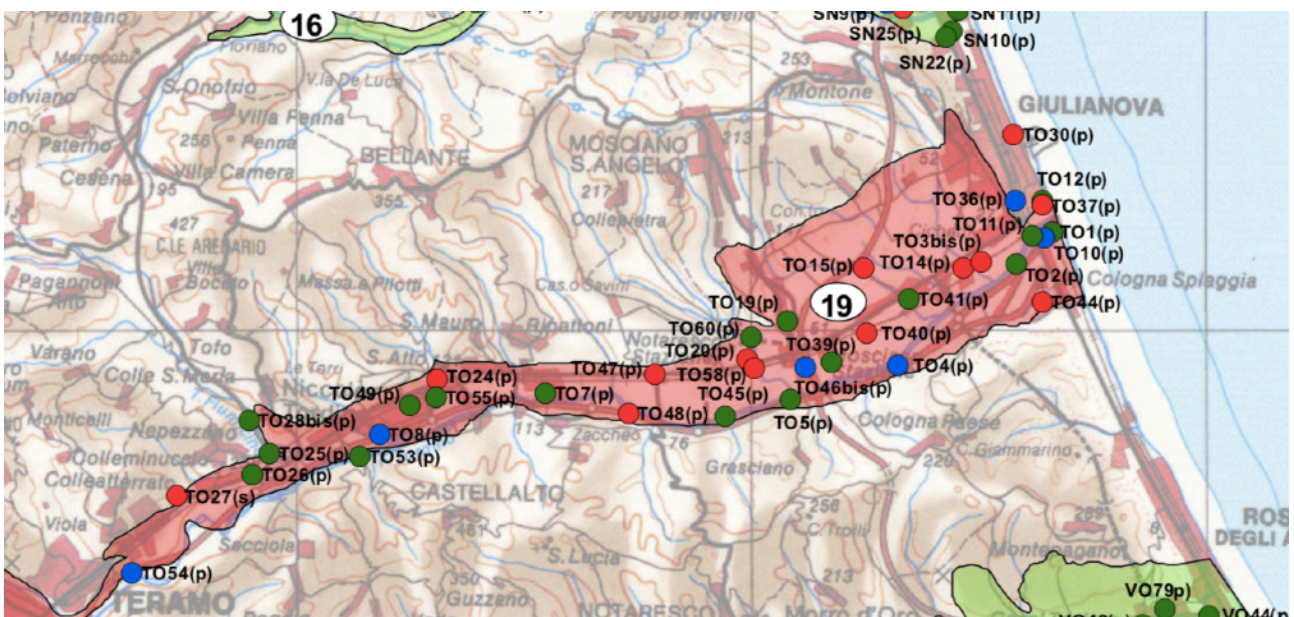
Vogliamo mantenere un minimo integro almeno un esempio di tale contesto territoriale in Abruzzo o no?

Le criticità/6 - Lo stato ecologico del Fiume Tordino

Il fiume Tordino e il corpo idrico sotterraneo della pianura alluvionale presentano estese criticità. La qualità dell'ambiente fluviale è "scarsa" secondo i dati ARTA, così come "scadente" è lo stato delle acque sotterranee a cause delle molteplici pressioni antropiche totalmente insostenibili che già insistono nell'area e la cui azione si riflette chiaramente sullo stato delle matrici ambientali.



Aggiungere in piena area alluvionale l'ennesima fonte di pressione antropica appare del tutto ingiustificabile.



Le criticità/7 – Impatto sull'area archeologica di Castrum Novum a Giulianova Lido

L'opera, come è dichiarato anche nella relazione illustrativa del progetto definitivo, *“potrebbe avere un forte impatto sui resti dell'antico insediamento di Castrum Novum localizzato al margine sud della città di Giulianova”*. Il tracciato e i lavori previsti riguardano infatti parti del territorio giuliese che finora hanno già restituito importanti testimonianze archeologiche relative al centro romano di *Castrum novum*, cosa che fa presumere che quello sia un contesto ricco di testimonianze archeologiche di notevole valore (strutture murarie, viabilità antica ecc.).

Qualsiasi tipo di intervento, dovendo comportare asportazione di terreno, potrebbe avere quindi un impatto significativo sul potenziale archeologico dell'ambito in cui termina la superstrada.

Tutti questi aspetti dicono che si corre il rischio, più che probabile, di non poter realizzare, nonostante le indagini archeologiche preventive, il tratto finale dell'opera (il che vanificherebbe tutto il resto realizzato a monte).

Forse l'area in oggetto, dove c'era un antico centro romano con il porto, per il grande valore archeologico che ha, meriterebbe più una ripresa della campagna di scavi di Castrum Novum, interrotti alcuni decenni fa, che il passaggio di una strada che avrebbe soluzioni alternative più sostenibili.

Le criticità/8 – Impatto sulla componente faunistica

Il corso del Tordino è fortemente interessato da spostamenti di varie specie di uccelli tutelati, anche a livello comunitario, quali Airone bianco maggiore, Garzetta, Marangone minore. Queste specie utilizzano l'alveo e le aree immediatamente circostanti anche per la sosta, il riposo e la ricerca alimentare.

In migrazione le aree coltivate attorno al fiume sono utilizzate per la caccia da diverse specie di rapaci quali il falco di palude, l'albanella minore, il falco cuculo.

La presenza di una strada determina un forte disturbo alla componente faunistica, come dimostrano numerose ricerche scientifiche pubblicate a livello internazionale.

L'alternativa necessaria

Davanti a una nuova opera pubblica la tentazione forte è dire in maniera semplicistica: l'importante è farla.

Ciò porta troppo spesso a non considerare che si tratta di fondi pubblici - in questo caso ben 173 milioni di euro per soli 7 km alla modica cifra di oltre 20 milioni di euro a km- che devono essere allocati privilegiando una opzione rispetto ad altre esistenti.

Tra l'altro spesso si declama il mantra della "sostenibilità", della "resilienza" ma come abbiamo visto è evidente che la scelta operata di continuare come se nulla fosse a proporre l'ennesima nuova infrastruttura per il trasporto privato su gomma contraddice tutte queste parole. Giusto per ricordare che **esistono alternative concrete all'intervento in questione**, tenuto conto dei costi medi per km o per fornitura e senza voler esplicitare in forma dettagliata, visto che i progettisti che dovrebbero operare in tal senso esistono (ma si sono guardati bene dal formulare ipotesi di alternativa in sede di VIA come prevederebbe la legge), abbiamo fatto noi un semplice esercizio per far comprendere come volendo esistano alternative concrete per spendere in modo migliore il denaro pubblico.

In considerazione dei volumi di traffico e dello stato attuale della SS.80 tra Mosciano e Giulianova, della presenza di una ferrovia tra Giulianova e Teramo, dell'esistenza di una forte potenzialità per la mobilità ciclistica, in presenza di un terreno pianeggiante tra Teramo e Giulianova, riteniamo che sia molto più vantaggioso, in termini di efficienza ed efficacia:

1) mantenere la SS80 nella sede attuale migliorando la fluidità del traffico (ad esempio, prevedendo una rotatoria a Bivio Bellocchio, allo sbocco cioè della SS 80 sulla SS16 per fluidificare il traffico proprio nel punto in cui si creano attualmente i maggiori ingorghi) con l'eliminazione di semafori, la sicurezza con interventi sulla segnaletica e sui marciapiedi, mitigando gli impatti delle emissioni acustiche e gassose con siepi ecc.;

2) lavorare sulle alternative trasportistiche investendo sulla ferrovia, con l'acquisto di materiale rotabile, e sulla mobilità ciclistica;

3) assicurare le spese di funzionamento del sistema nei primi anni per facilitare la transizione da una mobilità insostenibile, quella privata su gomma, con quella più sostenibile sotto tutti i punti di vista (sicurezza dei trasporti; emissioni; impatti paesaggistici; consumo di suolo ecc).

4)provvedere ad interventi di risanamento ambientale sul Tordino.

Tra l'altro la spesa sarebbe addirittura minore!

Qui sotto una semplice tabella esplicativa per macro-voci. Ovviamente si tratta di prime stime su cui lavorare con progetti preliminari per poter arrivare a una ripartizione e a un'allocazione di risorse di maggiore dettaglio a cui far seguire una progettazione esecutiva (o a capitolati per gli acquisti). La forma potrebbe essere un **Accordo di Programma territoriale** tra enti a vari livelli amministrativi (ministero, regione, comuni).

Sistemazione SS.80 in sede: -rotatorie -marciapiedi -segnaletica	15 milioni
Opere mitigazione SS.80 -alberature/siepi -barriere/sicurezza	5 milioni
Pista ciclabile	20 milioni
Bicigrill n.3	1,5 milioni
Acquisto treni n.5	40 milioni
Acquisto autobus n.20	10 milioni
Acquisto bici elettriche n.5.000	5 milioni
Rinaturazione Tordino	15 milioni
Spese avviamento	24 milioni
TOTALE	135,5 milioni

Conclusioni

Auspichiamo che il progetto ANAS venga immediatamente abbandonato per procedere con le alternative sopra descritte.

Cordiali saluti



Augusto De Sanctis, consigliere Stazione Ornitologica Abruzzese Onlus

Anche per le associazioni:

LIPU del. Abruzzo,
Italia Nostra sez. riunite Abruzzo,
Altura,
Paliurus,
Gruppo di Intervento Giuridico,
Mountain Wilderness,
Il Cittadino Governante.

SEGRETERIA ASSOCIAZIONI:

Stazione Ornitologica Abruzzese, via A. De Nino 3, 65126 Pescara
stazioneornitologicaabruzzo@pec.it