



Pescara

■ **Pescara** - Via Tiburtina 91
 ■ **Centralino** Tel. 085/20521
 ■ **Fax** Tel. 085/4318050
 ■ **Pubblicità** Tel. 085/441231

A. MANZONI & C. S.p.a.
 www.manzoniadvertising.it

085.441231



■ e-mail: red.pescara@ilcentro.it

Il cantiere eterno

di **Pietro Lambertini**

■ PESCARA

Una pietra sopra il secondo e terzo lotto della filovia. Almeno per ora. È stata annullata la gara d'appalto da 270 mila euro per progettare i due collegamenti dal terminal di Pescara fino al confine con Francavilla e fino all'aeroporto. A deciderlo è stato il cda dell'azienda di trasporto regionale Tua il 6 dicembre scorso.

Lavori a ostacoli. Il verbale della riunione spiega che, prima di pensare al secondo e al terzo lotto, è necessario concludere i lavori della prima parte, ancora fermi sulla Strada parco tra Pescara e Montesilvano. E visto che, finora, non è stato affatto una passeggiata - con la prima pietra risalente al 2009 -, ecco che i tempi per ultimare la grande opera dell'area metropolitana sono destinati inevitabilmente ad allungarsi ancora di più. Anche perché per collegare il centro di Pescara con Francavilla e l'aeroporto servirebbero altri 20 milioni di euro circa e, finora, dei finanziamenti non c'è traccia. Quindi, per i prossimi anni, nonostante l'emergenza smog diventata ormai cronica a Pescara e anche a Montesilvano, la filovia funzionerà solo sulla prima tratta.

Strada parco. Adesso, la priorità della Tua è risolvere i problemi del presente senza perdersi nel futuro: l'obiettivo è completare i lavori sulla Strada parco con l'avvio del servizio. «Vogliamo risolvere al più presto il contratto con la Balfour Beatty», spiega il presidente della Tua **Luciano D'Amico**, «e, probabilmente, alla fine di gennaio raggiungeremo questo risultato». Si tratta di un passaggio fondamentale perché con il fallimento della consorziata Apts, la ditta inglese non è più in grado di fornire i 6 filobus Phileas che avrebbero dovuto fare su e giù lungo gli 8 chilometri della tratta. «Una volta risolta questa pendenza che ci ha tenuto con le mani legate per troppo tempo», dice D'Amico, «non ci sarà più l'obbligo di acquistare i Phileas e dovremo trovare un altro tipo di mezzo: stiamo studiando la soluzione



Filovia, un altro stop Bloccati i nuovi lotti

Regione e Tua annullano l'appalto per i progetti della 2ª e 3ª parte

alternativa e sarà la Regione a decidere in quanto la Tua è solo una stazione appaltante».

Mezzo elettrico. Ma la possibilità di scelta dei mezzi sembra ridotta all'osso: attualmente, l'unico modello disponibile è il filobus bimodale, un mezzo che funziona grazie all'energia elettrica dei fili che passano sui 191 pali della Strada parco mentre, al di fuori del percorso riservato, va a batteria. Ma un mezzo del genere ha una scarsa autonomia: senza elettrificazione può percorrere solo pochi chilometri e, quindi, è legato per forza ai fili lungo il percorso.

Conto alla rovescia? Secondo D'Amico, il 2017 potrebbe essere l'anno del debutto per il filobus tra Pescara e Montesilvano. Il condizionale, dopo tante promesse mai rispettate, è d'obbligo. E i collegamenti fi-

» Revocata la gara da 270 mila euro D'Amico: prima partiamo con la Strada parco e poi Francavilla e aeroporto

no a Francavilla e fino all'aeroporto? Secondo il presidente Tua, un giorno diventeranno realtà ma non si sa quando: «Con i fili o senza fili, si tratta di una soluzione necessaria per la mobilità dell'area metropolitana», afferma. Ma non sarà presto e non si sa nemmeno quando: dopo la rescissione del contratto con la Balfour, ci sarà un'altra gara d'appalto per comprare i filobus.

Spesi 14 milioni. Per i lavori fatti finora, sono stati spesi già 14 milioni di euro e, in cassa, ne restano circa 11 rispetto all'im-

porto originario del contratto fissato a 25. Poi, a disposizione ci sarebbero ancora altri 6 milioni: il finanziamento iniziale, senza ribasso d'asta, ammonta a 31 milioni. Secondo le stime della Tua, allo stesso prezzo di 6 Phileas, si potrebbero acquistare 10 filobus bimodali full electric. Il problema, però, è che questi mezzi, a inquinamento zero perché totalmente elettrici, possono percorrere solo pochi chilometri sulle strade cittadine normali: un sistema del genere, quindi, è impossibile senza una rete elettrificata da un costo ipotizzato di 17-20 milioni. Ecco perché l'incognita dei finanziamenti pesa sui successivi sviluppi dell'opera: la parola sul futuro della filovia torna alla politica. E cioè alla Regione e al Comune.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In alto, il cantiere della filovia sulla Strada parco
 In alto a destra, Luciano D'Amico
 Sotto, il verbale della Tua

IL VERBALE

TUA S.p.A. - Chieti

Annullamento bando di gara della procedura aperta n.322/TUA per l'affidamento della progettazione definitiva per il completamento dell'impianto filoviario area metropolitana Pescara - Chieti. Lotti 2 e 3.

(CIG 64408250EF - CUP B22114000760002).

d) Gara annullata formalmente con Verbale del C.d.A. della seduta del 28.11.2016, giusta disposizione della Regione Abruzzo - Dipartimento Trasporti e Mobilità - Servizio Reti ferroviarie, Viabilità, Sicurezza stradale e Impianti fissi prot. n. RA/298537 del 26.11.2015, acclarata al prot. n. 8689 del 27.11.2015

Il Responsabile del procedimento della fase di affidamento
 Dirigente Appalti e Acquisti Dott. Paolo Marino.

CV 322 GURI ASINELLAMENTO
 6.12.2016

Il Natale al Centro

INIZIO ATTIVITA' ORE 16.30

DALL'8 DICEMBRE SCRIVI A BABBO NATALE NELL'ANGOLO DELLA LETTERINA

17 E 18 DICEMBRE LABORATORIO DEI SABBIARELLI E DELLE MAGICHE SFERE

18 DICEMBRE FAVOLA MUSICALE DI BABBO NATALE SCOPRI LA VERA STORIA DI SANTA CLAUS

centro ipercoop d'Abruzzo
 Via Po - Loc. Sambuceto

SCOPRI GLI ALTRI APPUNTAMENTI SULLA NOSTRA PAGINA FACEBOOK INFO: 338 4848794

SPONSORI: INTERSPORT, KIABI, SCARRAMONDO, PIAZZA ITALIA, EURONICS, McDonald's, terranova



IL PIANO PER 4 CITTÀ

«No ai mezzi impattanti»

Fusero, direttore di Architettura: sì ai trasporti ma difendiamo la Strada parco

LA FIOVIA SULLA STRADA PARCO

31 MLN
IL FINANZIAMENTO TOTALE

25 MLN
L'IMPORTO DEI LAVORI

14 MLN
LA SOMMA GIÀ SPESA

8 KM
IL PERCORSO TRA PESCARA E MONTESILVANO

191
I PALI MONTATI SULLA STRADA PARCO

22
LE FERMATE INTERMEDIE

► PESCARA

Paolo Fusero, direttore del dipartimento di Architettura dell'università d'Annunzio di Pescara, la chiama «una considerazione di buon senso»: «In una città che si vuole dare obiettivi di sviluppo sostenibile», dice, «è necessario potenziare il sistema pubblico dei trasporti, ma non a scapito dell'unico asse pedonale e ciclabile di dimensioni europee quale è la Strada parco». Fusero guarda alla mobilità sostenibile in una città continuamente in preda allo smog e difende la Strada parco: secondo il docente, è possibile trovare un punto di equilibrio tra la necessità di un mezzo di trasporto ecologico che serva Pescara e la sua area metropolitana e la sopravvivenza della Strada parco. «Bisogna fare in modo», dice il docente, curatore dei Prg di Pisa e Parma e membro della Società italiana urbanisti tra il 2007 e il 2011, «che le due funzioni possano coesistere in promiscuità e per farlo, seguendo l'esempio di molte città europee, bisogna rinunciare a mezzi pubblici così impattanti quali quelli finora prospettati, come Filò, e scegliere soluzioni più soft, più contenute, tecnologicamente più avanzate, capaci di porsi in sinergia e non in contrasto con la pista ciclabile,

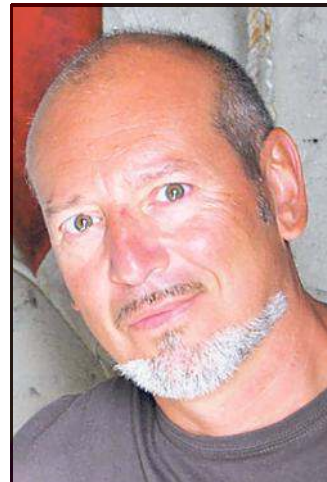


Il vecchio modello di filobus che è stato accantonato. A destra, Fusero

anche a costo di abbassare la loro velocità commerciale di esercizio».

Con i mezzi ancora da scegliere, a causa dell'imminente rescissione del contratto tra l'azienda di trasporto regionale Tua e l'appaltatrice Balfour Be-

atty, la proposta di Fusero è uno spunto di riflessione. E il docente invita a non rinchiudersi nell'area Pescara-Montesilvano ma a considerare anche Francavilla e San Giovanni Teatino: «La storia amministrativa di Pescara è recente e ha



La proposta elaborata dal docente della d'Annunzio: puntare sull'area metropolitana. In centro meno traffico con la circolazione ad anello

rità: le aree periferiche della città sono il baricentro dell'area metropolitana. Ed è per questo che qualsiasi strategia territoriale che si voglia porre in essere non può prescindere dal coinvolgimento dei comuni dell'area metropolitana. L'aeroporto di Pescara, in realtà, è in gran parte nel comune di San Giovanni Teatino. I tre caselli autostradali sono a Sambuceto, Montesilvano e Francavilla. Gran parte dell'area commerciale e produttiva è fuori dai confini comunali».

Per Fusero, le aree devono essere collegate attraverso una «spina dorsale verde» secondo le tre direttrici Pescara-Montesilvano, Pescara-Francavilla e Pescara-aeroporto e puntando sui parcheggi di scambio agli ingressi della città: «Così, la mobilità interna alla città potrebbe funzionare a loop e prevedere che ogni anello abbia un raggio d'azione pedonale e sia dotato di un parcheggio. È chiara l'importanza che riveste il sistema dei trasporti pubblici e delle reti slow (piste ciclabili, parcheggi di interscambio, stazioni ferroviarie metropolitane, rigenerazione di aree pubbliche) così come è chiara la necessità di valorizzazione e di potenziamento della grande "T verde", costituita dalla fascia lungomare (le pinete e la passeggiata a mare) e dal lungofiume». (p.l.)



Sorgentone, uno dei primi contrari alla filovia

E l'opera lumaca compie 25 anni

La prima richiesta di finanziamento risale al 1992, poi contestazioni e false promesse

► PESCARA

Venticinque anni. Tanti ne sono passati dalla prima volta in cui, a Pescara, si parlò di fare una filovia. Riporta al 10 maggio del 1992 la prima richiesta di finanziamento per trasformare l'ex ferrovia in una moderna filovia per collegare subito Pescara e Montesilvano e poi allungare il percorso fino a Francavilla, all'aeroporto e anche a Silvi. Secondo il progetto originario, non sarebbe stato troppo difficile costruire il primo lotto della filovia su un tracciato libero e dritto di 6 chilometri. E, invece, quella dell'appalto della filovia sulla Strada parco è una lunga storia di interruzioni e, finora, senza un lieto fine: un quarto di

secolo se n'è andato e l'inaugurazione dell'opera, su un percorso di 8 chilometri tra il terminal di Pescara e il capolinea di Montesilvano nella zona dei Grandi alberghi, resta incerta. Messa così, la filovia sembra quasi una Salerno-Reggio Calabria bis, la strada finita cinquant'anni dopo l'avvio del primo cantiere.

Una grande opera contestata fin dall'inizio. Ancora prima della partenza dei lavori. Contro la filovia si schierarono gli ambientalisti e i comitati di cittadini in difesa della Strada parco, come l'omonima associazione fondata da Mario Sorgentone. Tra il 2004 e il 2006, l'allora sindaco di Montesilvano Enzo Cantagallo lanciò una crociata contro la filovia appellandosi anche al gover-

natore dell'epoca Ottaviano Del Turco. Negli stessi anni, in un incontro nella sala parrocchiale della chiesa di Cristo Re, a Pescara, l'allora sindaco Luciano D'Alfonso disse così: la filovia si può fermare «anche al 91° minuto». Parole quasi profetiche perché, adesso, sarà proprio D'Alfonso a decidere quale mezzo passerà sulla Strada parco.

In un'altalena di incertezza, la data di inizio lavori è slittata più volte fino a quando, il 7 gennaio del 2009, l'allora sindaco di Montesilvano Pasquale Cordoma posò la prima pietra all'altezza di viale Europa. Proprio di fronte a un palazzone di 9 piani che obbligherà il filobus, una volta inaugurato, a deviare il suo percorso per raggiungere il capoli-

nea sotto gli hotel.

Nel 2012, la filovia è finita al centro di un'inchiesta della procura di Pescara con l'ipotesi di truffa. Il cantiere è stato sequestrato ma, poi, è si è rivelato tutto una bolla di sapone. Altro tempo perso. E la filovia ha proseguito ad accumulare ritardi su ritardi. E non solo quelli: prima dei pendolari, sul tracciato sono arrivati i vandali e i ladri. I primi hanno distrutto le pensiline; i secondi hanno rubato il rame dei cavi.

L'ultimo fuoriprogramma è il fallimento della ditta appaltatrice dei filobus: un'altra fermata. E ora, dopo una spesa di 14 milioni di euro, si ripartirà con un'altra gara d'appalto per comprare i mezzi. (p.l.)

LE TAPPE

1992

IL 10 MAGGIO DEL 1992 PARTE LA PRIMA RICHIESTA DI FINANZIAMENTO PER COSTRUIRE UNA FIOVIA TRA PESCARA E MONTESILVANO SULL'EX TRACCIATO FERROVIARIO. IN SEGUITO, ARRIVA UNO STANZIAMENTO DI 31 MILIONI DI EURO.

2009

IL 7 GENNAIO DEL 2009, A DISTANZA DI 17 ANNI, È IL GIORNO DELLA POSA DELLA PRIMA PIETRA. LA CERIMONIA SI SVOLGE A MONTESILVANO, ALL'ALTEZZA DI VIALE EUROPA: DA UNA PARTE, GLI AMMINISTRATORI E, DALL'ALTRA, I CONTESTATORI.

2012

LA FIOVIA FINISCE AL CENTRO DI UN'INCHIESTA PER TRUFFA CHE SI CONCLUDE IN UN'ARCHIVIAZIONE.

arlem

DESIGN

Poliform | Varenna



PESCARA - Corso Vittorio Emanuele II - traversa via Teramo, 6 - tel 085.423.00.50 • arlemarredamenti.it