

Dal Tribunale amministrativo l'ultima parola sulla filovia

PESCARA Il Tar decide oggi sulla filovia e su altri 40 ricorsi. Come dire che i giudici del Tribunale amministrativo sono chiamati a un superlavoro: come faranno a decidere su tutto è un mistero. Di sicuro, invece, si pronunceranno sul ricorso presentato dal Wwf e dall'associazione Carrozine determinate contro la Via in sanatoria concessa dalla Regione. Siccome di Via in sanatoria non v'è contezza nella legislazione italiana e comunitaria, ecco che Wwf e associazioni sono ripartiti all'attacco e oggi sperano di avere giustizia in merito «alle tante problematiche esistenti nelle opere fin qui realizzate sulla strada-parco», affermano gli ambientalisti. Va ricordato che il Tar dice la sua quando la maggior parte degli interventi sulla strada-parco è stata già realizzata e quando mancano opere quali il rifacimento del manto stradale, l'elettrificazione del tratto ricadente nel territorio di Montesilvano e, soprattutto, l'eliminazione delle barriere architettoniche. Problema, quest'ultimo, che è stato sollevato dallo stesso Wwf e in particolare dall'associazione Carrozine determinate Abruzzo tramite il presidente Claudio Ferrante. Le associazioni hanno sempre sostenuto che la procedura più corretta doveva essere inversa a quella seguita da Gtm e Balfour Beatty, rispettivamente stazione appaltante e ditta appaltatrice. «C'erano le prescrizioni del comitato Via sui problemi legati alle opere e quelle andavano risolte prima di procedere con i lavori - afferma Loredana Di Paola del Wwf -. Da noi, invece, si fa tutto al contrario. Così lo stop ai lavori non c'è stato e quando l'allora sindaco Mascia l'ha sancito era ormai troppo tardi perché l'elettrificazione del tracciato era stata praticamente ultimata». A ogni modo, Wwf e Carrozine determinate sono fiduciosi sulla possibilità di «ottenere giustizia - afferma Ferrante - perché non è da Paese civile dare un servizio ai cittadini come quello della filovia, quindi un servizio pubblico, lasciando sul percorso centinaia di barriere architettoniche che rendono impossibile a un disabile sia accedere al tracciato sia utilizzare la filovia». Verdetto del Tar a parte, il dibattito sulla filovia conosce un'altra puntata con l'intervento delle associazioni cittadine e del comitato Utenti strada-parco. La Gtm aveva replicato all'articolo de Il Tempo che si riferiva alla mancata omologazione del Phileas, precisando che in realtà le omologazioni del Ministero dei Trasporti esistono e sono ben due, l'ultima risalente al 23 maggio scorso. Dai comitati arriva ora una precisazione nella quale si sottolinea come «le due omologazioni del Ministero dei Trasporti sono state rilasciate la prima limitatamente alle parti tradizionali dell'impianto, nella versione filobus prescelta, la seconda sul numero dei passeggeri trasportabili, aumentato da 118 (dell'esemplare inviato a Pescara nel novembre 2011) a 150 (del modello revisionato con sospensioni e pneumatici rinforzati)». Dopo la replica della Gtm, le associazioni fanno notare che «comunque il problema principale resta irrisolto poiché l'appalto prevedeva l'installazione dei magnetini che dovevano fornire al Phileas il cosiddetto effetto rotaia, una rotaia immateriale, beninteso. Magnetini che - sottolineano ancora i portavoce dei comitati - costituiscono il fattore determinante per l'assegnazione dell'appalto». Altre questioni tecniche sollevate dai cittadini sono le seguenti: il Phileas in versione filobus è lungo 18,835 metri con i conseguenti problemi d'instradamento in via Michelangelo a Pescara e in via Foscolo a Montesilvano, dove il mezzo sarebbe destinato a viaggiare, in marcia autonoma, in promiscuità con gli altri veicoli. «La massa complessiva è indicata in 30 tonnellate - concludono - con i noti problemi accertati dalla Sts Mobile srl di Ancona sull'inadeguatezza strutturale dell'intero tracciato riservato. L'ampiezza della carreggiata, nel doppio senso di marcia, dev'essere di 7700 millimetri, non riscontrabili sulla strada-parco, mediamente larga sette metri, che si riducono a circa 6,50 metri in corrispondenza di talune banchine di fermata (ad esempio, quella di via Gioberti). Ne consegue, da prescrizione ministeriale, l'obbligo d'installare, a fini di sicurezza, il sistema innovativo della guida magnetica vincolata con l'effetto rotaia immateriale, che ha costituito la ragione essenziale dell'appalto».