

**Lo stop alla filovia - Il sindaco di Pescara: via pali e cavi, stop alla filovia. Alessandrini scrive a D'Alfonso: troppe criticità, forse è meglio sospendere i lavori e comprare piccoli bus elettrici. Russo: lavori quasi finiti già spesi 10 milioni di euro. Il presidente della Gtm: ormai è troppo tardi per cambiare il progetto**

PESCARA I pali della filovia potrebbero diventare «nuovi e più economici» lampioni sulla Strada parco; no all'acquisto di «6 costosissimi filobus dall'incerta e improbabile omologazione»; il fondo della Strada parco «inadeguato» e la filovia provocherebbe «sicuri avvallamenti che comporterebbero l'immediato ritiro dei veicoli dalla circolazione». Il sindaco Pd Marco Alessandrini dice stop alla filovia e lo fa in una lettera del 23 giugno scorso inviata al presidente della Regione Abruzzo Luciano D'Alfonso, compagno di partito. Con i lavori quasi finiti e con almeno 10 milioni di euro già spesi, Alessandrini invoca una «rivisitazione complessiva dell'opera» e chiede un incontro a D'Alfonso, titolare della delega ai Trasporti. No ai filobus di 18 metri, scrive Alessandrini nella lettera lunga 4 pagine, ma «mezzi moderni, dotati dell'innovativo sistema di trazione ibrido-elettrica meglio instradabili nelle anguste vie cittadine, senza le superflue e costose infrastrutture aeree fisse». Alessandrini non è l'unico a pensarla così: anche il vice sindaco Enzo Del Vecchio e assessore alla Mobilità, intervistato ieri dal Centro, pensa che la filovia si possa «rimettere in discussione». «Gravi anomalie». La lettera di Alessandrini inizia con le accuse: «Questa amministrazione è ben consapevole delle gravi anomalie progettuali e contrattuali che condizionano la realizzazione dell'appalto, i cui lavori sono stati fin qui eseguiti con lentezza esasperante e in modo irregolare». Per il sindaco la filovia in corso di realizzazione non è «moderna, innovativa, confortevole ed accessibile alle categorie disagiate e, soprattutto», prosegue, non è «sostenibile dal punto di vista dell'entità dei costi annuali di gestione e manutenzione in esercizio». I costi sono un capitolo della lettera del sindaco a D'Alfonso: «Il progetto è del tutto privo degli indispensabili fondamenti tecnico-economici con la sorprendente mancanza sia di un dettagliato piano economico-finanziario a garanzia della sussistenza di un conveniente rapporto costi/benefici per la collettività, sia dello studio preliminare di impatto ambientale». Stop ai lavori? Alessandrini ha inviato a D'Alfonso anche un «promemoria»: una storia della filovia dove «sono riportate in dettaglio, sia pure sinteticamente, tutte le criticità rilevate dallo studio approfondito delle carte del ponderoso procedimento che suggerirebbero», dice il sindaco, «un'attenta riflessione sull'opportunità di proseguire i lavori per i motivi di allarmante preoccupazione che, a giudizio dell'amministrazione, impedirebbero la regolare entrata in esercizio dell'impianto in condizioni di sicurezza per gli utenti, i ciclisti e i pedoni». «Strada parco inadeguata». Il sindaco parla, poi, del «problema dell'inadeguatezza strutturale del fondo stradale di via Castellammare Adriatico, ammesso dalla stessa Gtm con recente comunicato stampa del 21 maggio scorso, dopo due anni di misteri e giravolte, nel corso dei quali è stata tenuta secretata e lo è tuttora la relazione tecnica redatta, nell'aprile 2012, dalla ditta specializzata Sts Mobile di Ancona che ha curato i carotaggi e le prove di piastra e di fatica sul percorso. A parere di Gtm, i problemi strutturali, che riguardano in particolar modo Montesilvano, interessano anche il tratto pescarese» e «la formazione di sicuri avvallamenti nel manto stradale comporterebbero l'immediato ritiro del veicolo dalla circolazione con la conseguente sospensione del servizio di trasporto». È da qui che Alessandrini ipotizza che i filobus non saranno omologati: «Sussiste la preoccupazione che il sistema prescelto, come accaduto nella città di Douai ove sono stati rottamati i 10 Phileas in circolazione, non sia idoneo a conseguire il nullaosta definitivo per la sicurezza». «Caso unico al mondo». Per Alessandrini, la filovia di Pescara è un «caso unico al mondo, in cui si tendono parzialmente i cavi elettrici aerei ben prima di sistemare a norma il fondo stradale e i marciapiedi e avere l'omologazione dei mezzi».

Il presidente della Gtm: ormai è troppo tardi per cambiare il progetto ma io, fino a quando resterò in

carica, collaborerò con Comune e Regione

Russo: lavori quasi finiti già spesi 10 milioni di euro

PESCARA «Per quanto mi resta, io avrò un atteggiamento di collaborazione sia con la nuova amministrazione comunale che con la nuova amministrazione regionale come è giusto che sia. E sarò ancora più collaborativo se le nuove guide politiche riusciranno a trovare il modo di migliorare il progetto della filovia, un progetto che, ribadisco, è della Regione e che la Gtm è soltanto chiamata a eseguire». Michele Russo, presidente della Gtm, la società pescarese dei trasporti con la Regione azionista unico, lo sa che le sue ore sono contate e che il suo posto sarà preso da un altro presidente nominato dal centrosinistra del governatore Luciano D'Alfonso. «Comunque», dice Russo, «come ho fatto con il precedente assessore alla Mobilità, Bernardino Fiorilli, farò anche con Enzo Del Vecchio: ragioneremo insieme della mobilità di Pescara e non solo della filovia». Fatte le sue «premesse», Russo passa in rassegna le dichiarazioni del sindaco Marco Alessandrini e di Del Vecchio, entrambi d'accordo nel mettere da parte la filovia quando però i lavori sono quasi finiti: «Esprimo dubbi sul fatto che, adesso, si possano modificare in maniera sostanziale gli elementi portanti della filovia. Non lo dico io», spiega Russo, «ma la legge sugli appalti pubblici che dice che un appalto, una volta affidato, deve essere portato a termine senza modifiche sostanziali specie quando i lavori sono ormai quasi finiti altrimenti chi pagherebbe la rimozione delle opere già fatte o i danni all'impresa? Né il Comune, né Regione né Gtm possono indennizzare la ditta altrimenti interverrebbe la Corte dei Conti. E, poi, in caso di modifiche sostanziali, potrebbero esserci ricorsi, sia da parte delle ditte escluse dall'appalto che da chiunque altro avrebbe avuto interesse a partecipare». Secondo Alessandrini e Del Vecchio, la filovia non è «moderna». «Tutti dicono che la filovia è antiquata ma non è ancora dato sapere quale mezzo sarebbe davvero moderno: io non ne ho visti tanti ma nessuno più moderno di Filò, a parte quelli che costano più di 100 milioni di euro e che non possiamo permetterci. E poi», continua Russo, «puntare su un altro mezzo senza pali e fili sarebbe di sicuro più inquinante perché marcerebbe senza elettricità ma grazie a motori diesel. La verità è che non esistono mezzi elettrici dotati di batteria dalle dimensioni sufficienti a garantire un trasporto di massa. Sarebbe una stupidaggine pensare di mettere delle navette sulla Strada parco: quel tipo di mezzi può andare bene per i piccoli tragitti in pieno centro e non sulle grandi direttrici». Alessandrini suggerisce a D'Alfonso di «riflettere» se fermare i lavori: «I lavori sono pressoché finiti», dice Russo, «e a me non è consentito di bloccarli: se lo facessi, sarebbe un reato». Finora, sono stati spesi almeno 10 milioni di euro ma i 6 filobus, da quasi 2 milioni di euro l'uno, non sono stati ancora acquistati: «L'unico che abbiamo alla Gtm», dice Russo, «è un prototipo e non l'abbiamo pagato». Sempre Alessandrini, nella lettera a D'Alfonso, parla di «gravi anomalie» e «lavori eseguiti in modo irregolare»: «A me pare tutto il contrario», risponde Russo, «finora tutti gli intervenuti, dalla procura di Pescara al comitato regionale Via, fino all'Autorità di vigilanza sugli appalti, hanno sempre detto che l'iter è stato corretto. Ora, aspettiamo il pronunciamento del Tar ma, di fronte a organi giurisdizionali o tecnici, è stata sempre data ragione alle tesi della Gtm»