

**Un milione per il garage dei sei filobus. Spunta un documento del ministero dei Trasporti risalente al 2007: «Non fatelo, costa troppo e non c'è certezza sull'opera»**

PESCARA Cinque milioni e 800 mila euro per comprare 6 filobus, più almeno un altro milione di euro per fare il garage. Finora, nel deposito della Gtm in via Raiale, c'è soltanto un prototipo fornito (gratis) dalla Balfour Beatty Rail, l'azienda vincitrice della gara d'appalto della filovia sulla Strada parco, ma il contratto del 2007 che lega la ditta inglese all'azienda regionale di trasporto impone l'acquisto dei mezzi. Ma con i lavori quasi finiti – 191 pali già messi, i fili per l'elettrificazione tesi sul tracciato, le pensiline già montate e prese di mira dai vandali e dai ladri, almeno 10 milioni di euro spesi – la filovia torna un'opera incerta: non è una novità per il ministero dei Trasporti che da 7 anni ricorda che «non vi è certezza alcuna sulla futura espansione della linea filoviaria». Filovia sempre più incerta perché il sindaco Pd Marco Alessandrini ha chiesto al presidente della Regione Abruzzo Luciano D'Alfonso di «riflettere» se fermare o no i lavori per le troppe «criticità». A D'Alfonso, Alessandrini ha chiesto di convocare una riunione «per rivisitare l'opera e individuare forme più proficue di investimento dei fondi ancora disponibili». Ruota tutto intorno ai costi: proprio Alessandrini ha definito i filobus «costosissimi» e proposto «l'acquisto di un numero ben più consistente di mezzi moderni a due assi, dotati dell'innovativo sistema di trazione ibrido-elettrica, meglio instradabili nelle anguste vie cittadine». Garage d'oro. Senza filobus, finora, non è stato ancora speso un milione di euro previsto per costruire l'autorimessa. Un garage quasi d'oro: è quanto emerge da una comunicazione inviata alla Gtm e alla direzione Trasporti della Regione Abruzzo, nella quale il ministero dei Trasporti afferma: «Quanto al deposito per 6 veicoli da 18 metri e 18 veicoli da 12 metri, risulta senz'altro al di sopra delle esigenze dell'attuale linea in progetto: si ritiene se non sia il caso di realizzarlo per fasi funzionali limitando la parte da costruire attualmente alle reali necessità dal momento che», fa notare il ministero dei Trasporti nella nota del 6 aprile 2007, «non vi è certezza alcuna sulla futura espansione della linea filoviaria». Opera «incerta». Una previsione che, in base alle parole di Alessandrini e del vice Enzo Del Vecchio, potrebbe avverarsi: se è un'impresa quasi impossibile l'apertura del primo lotto, figurarsi i due successivi, dal terminal bus all'aeroporto e dal capolinea di Montesilvano a Silvi. Inoltre, per la realizzazione dell'autorimessa c'è bisogno anche di espropriare: altri 134 mila euro da spendere. Passo indietro dopo 22 anni. Sono passati 22 anni dalla prima richiesta di finanziamento per un «impianto filoviario del bacino metropolitano di Pescara, per la tratta Silvi - Montesilvano - Pescara e Pescara Porta Nuova - aeroporto» per un costo complessivo di 60 miliardi di lire e 115 milioni ma la filovia, oltre a non essere pronta, ha fatto addirittura un passo indietro: vista la posizione dell'amministrazione Alessandrini, non è detto che sarà inaugurata. Dal 1992 i presidenti si sono alternati sulla poltrona al vertice della Gtm, società pubblica della Regione Abruzzo: Gianni Teodoro ha firmato la richiesta di fondi al governo; poi Riccardo Chiavaroli ha avviato la gara d'appalto; Donato Renzetti ha sospeso l'appalto e bandito un'altra gara e poi assegnato i lavori al colosso inglese Balfour Beatty Rail; se non ci fossero stati un'inchiesta penale, poi archiviata, e ricorsi al Tar, Michele Russo, ancora in carica, avrebbe inaugurato l'opera entro il 2014. Ma così non sarà, anche se per lo stesso Russo, i lavori sono quasi finiti: dopo l'arrivo dei 191 pali e i fili per l'elettrificazione, manca l'asfalto. Asfalto a rischio. Ma è un aspetto centrale perché nella lettera a D'Alfonso, Alessandrini parla proprio dell'«inadeguatezza strutturale del fondo stradale»: «I problemi strutturali», dice il sindaco, «interessano anche il tratto da via Ronchi a via Cavour e da via Mafalda di Savoia a via Ruggero Settimo benché la ditta costruttrice del Phileas raccomandi che l'intero tracciato riservato al rotabile debba essere costruito in cemento armato rinforzato dotato di giunti di dilatazione, onde consentire l'ancoraggio stabile alle boe magnetiche tipiche del sistema elettronico di guida vincolata immateriale in dotazione. Ciò, allo scopo di evitare la formazione di sicuri avvallamenti».