

**Gli ambientalisti: «Un autobus ibrido al posto di Filò». Associazioni e comitati lanciano una proposta alternativa «La strada parco divisa tra mezzi pubblici e biciclette»**

PESCARA Citea al posto di Phileas, quest'ultimo il «tram del XXI secolo» (come si legge sul sito Internet dell'azienda olandese che produce ambedue i modelli, la Vdl bus & coach), il quale, nella sua versione filobus, nei prossimi anni, dovrebbe collegare Pescara e Montesilvano e a cui il comitato di Via (Valutazione di impatto ambientale) della Regione nei giorni scorsi ha dato il via libera per il primo lotto (per gli altri due, uno diretto verso l'Aurum e l'altro verso l'aeroporto, si è ancora in attesa del bando, non oltre giugno del 2016). È questa la proposta inviata ai sindaci di Pescara e Montesilvano, Marco Alessandrini e Francesco Maragno, alla Gtm, la gestione dei trasporti metropolitani, stazione appaltante dei lavori attualmente in corso per la realizzazione del tracciato filoviario (mentre è la Balfour Beatty l'impresa che sta eseguendo i lavori), e all'assessorato regionale dei trasporti, da parte di alcune associazioni e comitati, come il Wwf, il Comitato utenti strada parco, Carrozine determinate e Oltre il gazebo no filovia. La proposta di Citea, un mezzo che secondo alcuni dati è stato adottato in Italia dalla città di Bergamo (una unità) e dalla Sardegna (dove ne circolerebbero 29, ma non del modello che propongono le associazioni pescaresi), mentre in Europa è presente soprattutto nei paesi del Nord, è quella di un autobus ibrido, il Slf-120, come si legge sul sito web dell'azienda olandese, con una capienza di 80 persone, una lunghezza di 12 metri (6 circa meno di Phileas) e una larghezza di poco più di 2 metri e mezzo (70 cm circa più stretto). E diversi, secondo i promotori della proposta del Citea ibrido, sarebbero i vantaggi del «bus dell'anno 2011», stando sempre al sito in Rete, per il quale dovrebbe essere impiegata solo una corsia, sulla strada parco: quella posta a ovest della carreggiata, impiegando invece l'altra corsia come pista ciclabile, riservando il marciapiede e la pista ciclabile, ora posti sul lato ovest, ad un esclusivo uso pedonale, «in modo da non compromettere in modo definitivo», hanno sostenuto ieri alcuni rappresentanti dei gruppi proponenti, come Loredana Di Paola, Maurizio Biondi, Antonella De Cecco e Claudio Ferrante, «le tre funzioni sociali del tracciato: trasporto pubblico, mobilità ciclabile, svago». Secondo i promotori di Citea, infatti, con il nuovo mezzo non ci sarebbe più il rischio di collisione tra ciclisti e pedoni e ciclisti e viaggiatori sul lato ovest della carreggiata e si eluderebbero le barriere architettoniche presenti sul lato est. In più, aggiungono i sostenitori di Citea, non ci sarebbe neanche più bisogno delle protezioni, necessarie, su entrambi i lati, con Phileas, in quanto, non essendoci più una guida magnetica vincolata (ovvero «obbligata», tanto che Phileas potrebbe anche non avere un autista, a rimanere su un determinato tracciato), Citea, che è un autobus, in caso di pericolo (un pedone che attraversa o altro), potrebbe virare. In più, con Citea si eviterebbero anche i pali e i fili su corso Vittorio Emanuele e su ponte Risorgimento (per gli altri due lotti). E i pali già installati per i fili? «Si potrebbero usare come lampioni per l'illuminazione pubblica», suggeriscono comitati e associazioni. «E Citea», concludono, «ha anche il vantaggio di poter essere impiegato dappertutto».