

«Progetto da ripensare, il contratto va rescisso»

Per Loredana Di Paola, Wwf, con il fallimento della Apts che doveva fornire il Phileas, il progetto del filobus è morto e non c'è alternativa alla risoluzione del contratto con la Balfour Beatty. Come lei la pensano i comitati che da sempre hanno dato battaglia al progetto e che sulla bacheca di Facebook hanno esultato per la notizia del fallimento, al momento solo presunto, della Apts. «Le barriere architettoniche non sono state ancora eliminate, a Montesilvano manca l'elettrificazione del tracciato, ma davvero vogliamo continuare a spendere soldi per un progetto del genere?» ha tuonato l'ambientalista, contraria anche all'ipotesi della mera sostituzione del Phileas con un altro mezzo: «La Apts è fallita e se dunque non sarà quella ditta a fornire il mezzo alternativo la gara sarà annullata ovvero esposta a una valanga di ricorsi. Non crediamo che il Ministero potrà mai autorizzare un percorso del genere: questa vicenda è diventata un pasticcio molto più di prima» ha aggiunto Di Paola, ora in attesa di capire, e non è la sola, come deciderà di muoversi la Regione.

Netta la valutazione critica dell'associazione Strada parco a nome dell'ingegner Mario Sorgentone: «Le difficoltà di mercato e il probabile fallimento della società produttrice del filobus dimostrano che il Phileas non è quel prodigio di modernità e competitività da sempre sbandierato dalla Gtm e dai fautori della filovia...» ha scritto Sorgentone in una nota. Un'altra lettera l'ha spedita invece al governatore D'Alfonso e al sindaco Alessandrini riconfermando nero su bianco tutte le perplessità che dal 2006 erano state espresse in ordine all'appalto ovvero alla funzionalità e alla redditività del filobus. «E' l'occasione per ridiscutere il problema filovia con senso di responsabilità, rifuggendo da posizioni ideologiche» dice Sorgentone che torna a chiedere: «E' verosimile che il filobus trasporterà 800 passeggeri l'ora, cioè 20mila passeggeri al giorno, tali da giustificare mezzi di lunghezza 18,50 metri che necessitano di alimentazione con pali e fili? Non è più logico l'acquisto di autobus elettrici meno impattanti, più economici e flessibili, e soprattutto con ridotti costi di gestione e di manutenzione?».