

Il pasticcio filovia - Tua pronta a salvare la filovia con un nuovo appalto. Comitati: «si rischia di perpetuare gli stessi errori del passato»

ABRUZZO. La filovia non si ferma e l'appalto deve andare avanti nonostante l'incredibile sequela di "sfortune". Lo ha confermato ieri il presidente della nuova società unica di trasporto pubblico, Tua, Luciano D'Amico e le prime decisioni sarebbero state già prese dal Consiglio di amministrazione.

Secondo quanto confermato non ci dovrebbero essere aggravii di spese (anche se non vengono definiti i dettagli e le modalità), si dovrebbe risolvere il contratto consensualmente con la società che ha acquisito la Balfour Beatty e avviare un nuovo appalto per scovare finalmente un mezzo adatto al tracciato e con le caratteristiche adeguate.

Per ora solo dichiarazioni di intenti ma tutto fa pensare che poi seguiranno i fatti perché una cosa si è capita nei lunghi 20 anni di tragicomico appalto: i lavori devono andare avanti a tutti i costi persino rischiando di trasformare la vicenda in una barzelletta.

Si vedrà perché anche se molto difficile c'è la possibilità di salvare il salvabile anche se finora si è andati nella direzione opposta. Molto critici invece i comitati dei cittadini della strada parco che da sempre si battono contro le tante incongruenze e gli sprechi.

«A dir poco sconcertanti le dichiarazioni del nuovo presidente», dice Loredana Di Paola del Comitato NO Filovia, «Luciano D'Amico che dimostra di non conoscere affatto le problematiche inerenti il progetto della filovia. D'Amico parla di una gara d'appalto da fare a breve per l'acquisto di mezzi idonei a sostituire i Phileas. Peccato che sul mercato internazionale degli autobus non esiste, allo stato dell'arte, un filobus dotato di pacco batterie, quindi ibrido, pure provvisto di guida vincolata immateriale perfettamente funzionante su strada. Il sistema a guida ottica della Siemens, che avrebbe dovuto equipaggiare il trolley bus della Carrosserie Hess, proposto da ALPIQ quale veicolo alternativo equivalente del fallito Phileas, ritenuto non congruo dalla GTM, e' già fallito a Bologna col similare sistema Civis della Irisbus».

Inoltre, come già denunciato da anni la Strada Parco, per la limitata ampiezza della carreggiata (sette metri), può accogliere - a fini di sicurezza - solo sistemi TPL a guida vincolata. Non da ultimo resta irrisolto l'insormontabile problema delle diffuse barriere architettoniche disseminate su un tracciato in tutta evidenza non idoneo (anche per la presenza di diciannove incroci e di altrettante banchine di fermata) ad accogliere una metropolitana veloce e soprattutto usufruibile da tutti (disabili in primis).

«Si rischia di perpetuare gli stessi errori del passato», dice Ivano Angiolelli portavoce dei comitati, «vogliamo incorrere anche a Pescara, Professor D'Amico, dopo tanto penare, nella bocciatura della Commissione ministeriale di Sicurezza?»

Tanto varrebbe, allora, ricercare un tracciato alternativo che sia davvero funzionale e praticabile, esteso agli altri lotti previsti, ove impiegare mezzi ibridi, a larga diffusione in Europa e nel mondo, altrettanto ecologici, privi delle costosissime infrastrutture fisse, a beneficio dei tempi di esecuzione dell'opera, dei costi complessivi dell'impianto, degli stessi oneri annuali di gestione e manutenzione in esercizio. Persino del paesaggio, non deturpato dalle antiestetiche architetture verticali e della complessiva qualità della vita della popolazione. Rifletta, La prego, professor D'Amico».