

**Il progetto sulla strada parco - «No ai mezzi impattanti». Fusero, direttore di Architettura: sì ai trasporti ma difendiamo la Strada parco. E l'opera lumaca compie 25 anni. La prima richiesta di finanziamento risale al 1992, poi contestazioni e false promesse**

PESCARA Paolo Fusero, direttore del dipartimento di Architettura dell'università d'Annunzio di Pescara, la chiama «una considerazione di buon senso»: «In una città che si vuole dare obiettivi di sviluppo sostenibile», dice, «è necessario potenziare il sistema pubblico dei trasporti, ma non a scapito dell'unico asse pedonale e ciclabile di dimensioni europee quale è la Strada parco». Fusero guarda alla mobilità sostenibile in una città continuamente in preda allo smog e difende la Strada parco: secondo il docente, è possibile trovare un punto di equilibrio tra la necessità di un mezzo di trasporto ecologico che serva Pescara e la sua area metropolitana e la sopravvivenza della Strada parco. «Bisogna fare in modo», dice il docente, curatore dei Prg di Pisa e Parma e membro della Società italiana urbanisti tra il 2007 e il 2011, «che le due funzioni possano coesistere in promiscuità e per farlo, seguendo l'esempio di molte città europee, bisogna rinunciare a mezzi pubblici così impattanti quali quelli finora prospettati, come Filò, e scegliere soluzioni più soft, più contenute, tecnologicamente più avanzate, capaci di porsi in sinergia e non in contrasto con la pista ciclabile, anche a costo di abbassare la loro velocità commerciale di esercizio». Con i mezzi ancora da scegliere, a causa dell'imminente rescissione del contratto tra l'azienda di trasporto regionale Tua e l'appaltatrice Balfour Beatty, la proposta di Fusero è uno spunto di riflessione. E il docente invita a non rinchiudersi nell'area Pescara-Montesilvano ma a considerare anche Francavilla e San Giovanni Teatino: «La storia amministrativa di Pescara è recente e ha inizio meno di un secolo fa, quando nel 1927 viene istituita la città, ritagliandone i confini amministrativi tra la provincia di Teramo e quella di Chieti. Ciò», dice l'architetto, «ha determinato un fenomeno che è divenuto una delle sue peculiarità: le aree periferiche della città sono il baricentro dell'area metropolitana. Ed è per questo che qualsiasi strategia territoriale che si voglia porre in essere non può prescindere dal coinvolgimento dei comuni dell'area metropolitana. L'aeroporto di Pescara, in realtà, è in gran parte nel comune di San Giovanni Teatino. I tre caselli autostradali sono a Sambuceto, Montesilvano e Francavilla. Gran parte dell'area commerciale e produttiva è fuori dai confini comunali». Per Fusero, le aree devono essere collegate attraverso una «spina dorsale verde» secondo le tre direttrici Pescara-Montesilvano, Pescara-Francavilla e Pescara-aeroporto e puntando sui parcheggi di scambio agli ingressi della città: «Così, la mobilità interna alla città potrebbe funzionare a loop e prevedere che ogni anello abbia un raggio d'azione pedonale e sia dotato di un parcheggio. È chiara l'importanza che riveste il sistema dei trasporti pubblici e delle reti slow (piste ciclabili, parcheggi di interscambio, stazioni ferroviarie metropolitane, rigenerazione di aree pubbliche) così come è chiara la necessità di valorizzazione e di potenziamento della grande "T verde", costituita dalla fascia lungomare (le pinete e la passeggiata a mare) e dal lungofiume». (p.l.)

E l'opera lumaca compie 25 anni. La prima richiesta di finanziamento risale al 1992, poi contestazioni e false promesse

PESCARA Venticinque anni. Tanti ne sono passati dalla prima volta in cui, a Pescara, si parlò di fare una filovia. Riporta al 10 maggio del 1992 la prima richiesta di finanziamento per trasformare l'ex ferrovia in una moderna filovia per collegare subito Pescara e Montesilvano e poi allungare il percorso fino a Francavilla, all'aeroporto e anche a Silvi. Secondo il progetto originario, non sarebbe stato troppo difficile costruire il primo lotto della filovia su un tracciato libero e dritto di 6 chilometri. E, invece, quella dell'appalto della filovia sulla Strada parco è una lunga storia di interruzioni e, finora, senza un lieto fine: un quarto di secolo se n'è andato e l'inaugurazione dell'opera, su un percorso di 8 chilometri tra il terminal

di Pescara e il capolinea di Montesilvano nella zona dei Grandi alberghi, resta incerta. Messa così, la filovia sembra quasi una Salerno-Reggio Calabria bis, la strada finita cinquant'anni dopo l'avvio del primo cantiere. Una grande opera contestata fin dall'inizio. Ancora prima della partenza dei lavori. Contro la filovia si schierarono gli ambientalisti e i comitati di cittadini in difesa della Strada parco, come l'omonima associazione fondata da Mario Sorgentone. Tra il 2004 e il 2006, l'allora sindaco di Montesilvano Enzo Cantagallo lanciò una crociata contro la filovia appellandosi anche al governatore dell'epoca Ottaviano Del Turco. Negli stessi anni, in un incontro nella sala parrocchiale della chiesa di Cristo Re, a Pescara, l'allora sindaco Luciano D'Alfonso disse così: la filovia si può fermare «anche al 91° minuto». Parole quasi profetiche perché, adesso, sarà proprio D'Alfonso a decidere quale mezzo passerà sulla Strada parco. In un'altalena di incertezza, la data di inizio lavori è slittata più volte fino a quando, il 7 gennaio del 2009, l'allora sindaco di Montesilvano Pasquale Cordoma posò la prima pietra all'altezza di viale Europa. Proprio di fronte a un palazzone di 9 piani che obbligherà il filobus, una volta inaugurato, a deviare il suo percorso per raggiungere il capolinea sotto gli hotel. Nel 2012, la filovia è finita al centro di un'inchiesta della procura di Pescara con l'ipotesi di truffa. Il cantiere è stato sequestrato ma, poi, è si è rivelato tutto una bolla di sapone. Altro tempo perso. E la filovia ha proseguito ad accumulare ritardi su ritardi. E non solo quelli: prima dei pendolari, sul tracciato sono arrivati i vandali e i ladri. I primi hanno distrutto le pensiline; i secondi hanno rubato il rame dei cavi. L'ultimo fuoriprogramma è il fallimento della ditta appaltatrice dei filobus: un'altra fermata. E ora, dopo una spesa di 14 milioni di euro, si ripartirà con un'altra gara d'appalto per comprare i mezzi.

