

Sorgentone: no alla filovia. La Regione scelga mini-bus. Si riapre la partita sui mezzi. Il presidente dell'associazione "Strada parco" lancia l'appello a D'Alfonso: trovi il modo per cambiare il progetto e si risparmierà

PESCARA «Sulla Strada parco no al filobus da 18,5 metri di lunghezza per 30 tonnellate di peso, ora la Regione dica finalmente sì a mezzi meno impattanti, al massimo di 9-10 metri». Adesso che la partita della filovia si riapre, Mario Sorgentone, presidente dell'associazione Strada parco, lancia un appello al governatore Pd Luciano D'Alfonso: «In passato, D'Alfonso disse che era possibile fermare la filovia anche al 91° minuto. Ora, può farlo: trovi un po' di coraggio e cambi il progetto», dice Sorgentone, uno dei primi a contestare la filovia fin dai bozzetti iniziali. La filovia, con i lavori fermi tra Pescara e Montesilvano, torna in una fase di incertezza: la Tua (ex Gtm) vuole risolvere il contratto con la ditta appaltatrice Balfour Beatty a causa del fallimento della consorziata Apts e della sopravvenuta impossibilità di fornire i 6 mezzi Phileas, alimentati a energia elettrica e gasolio, previsti dal contratto. Entro gennaio, il presidente della Tua, Luciano D'Amico, vorrebbe riuscire a recedere dal contratto e ripartire con l'iter. Poi, ci sarebbe una nuova gara d'appalto per acquistare altri mezzi e sarà la Regione a dire di quale tipo: mezzi grandi come i normali autobus che hanno bisogno dell'elettrificazione, a causa della scarsa autonomia dei motori elettrici, o mezzi più piccoli svincolati da pali e fili? Con questa domanda ancora senza risposta, Sorgentone torna a sottolineare: «Ormai, la filovia è un mezzo antiquato e in disuso in ogni parte del mondo», dice l'ingegnere quando sono passati 25 anni dalla prima richiesta di finanziamento per realizzare l'opera al posto dell'ex ferrovia. «Adesso, non siamo più negli anni Novanta e sono disponibili mezzi più piccoli e più innovativi, a induzione magnetica, che traggono la corrente elettrica da una piastra nel terreno con un'autonomia di circa 100 chilometri. Sugeriamo di usare questi mezzi meno impattanti che non hanno bisogno di pali e fili». Ma ormai la Strada parco è stata elettrificata: «Non è un problema», risponde Sorgentone, «i fili sono di rame e si possono riciclare e i 191 pali potrebbero diventare dei lampioni perché l'illuminazione attuale non basta». Finora, sono stati spesi 14 milioni a fronte dell'importo contrattuale fissato a 25. «Cambiare i mezzi non sarà una perdita di soldi pubblici», sostiene Sorgentone, «perché così non si dovrebbe più realizzare la costosa elettrificazione del secondo e terzo lotto fino a Francavilla e fino all'aeroporto: alla fine, sarà un risparmio». Con il futuro della filovia ancora da scrivere, la Tua ha annullato la gara d'appalto da 270 mila euro per la progettazione del secondo e terzo lotto: la palla torna alla Regione che dovrà dare direttive per la prosecuzione del primo lotto, direttive che poi avranno conseguenze anche sui successivi lavori. «A D'Alfonso», dice Sorgentone, «chiediamo di avere un po' di coraggio perché, finora, nessuno ha voluto riconoscere che sulla filovia si è sbagliato fin dall'inizio, da quando la Gtm presentò un progetto da 800 passeggeri all'ora, quasi un imbroglio per ottenere il finanziamento del Cipe, e da lì gli errori sono proseguiti per coprire quello sbaglio iniziale. Il sottofondo della Strada parco non può sostenere la stazza del filobus e si distruggerebbe in poco tempo: chi pagherebbe per i lavori? E poi, al di fuori del percorso riservato, quei mezzi troppo grandi e pesanti dovrebbero passare sulle strade normali e sarebbe un caos per il traffico cittadino. Bisogna cambiare e puntare su mezzi piccoli. La filovia», conclude Sorgentone, «è come la diga foranea: nel 1987 fu accolta come la soluzione di tutti i problemi della marineria, mentre inquinamento, insabbiamento e necessità di continui dragaggi oggi sono la regola. La Regione cambi adesso per evitare sprechi futuri».