

La filovia in un vicolo cieco. Rebus sui mezzi da usare. Dopo 25 anni nessuna certezza e il Comune si appella alla Regione: decisione subito. Del Vecchio: «La Strada parco deve essere un corridoio del trasporto pubblico con mezzi di grandi capacità e non mini-bus» Civitaresè: «Il trasporto collettivo è l'elemento fondamentale per il cambiamento di Pescara ma il primo passo deve essere quello della Strada parco»

PESCARA A distanza di 25 anni dalla prima richiesta di finanziamento, la filovia si ritrova in un vicolo cieco. Con i lavori ormai quasi finiti ma bloccati, non c'è certezza sui mezzi che dovranno passare sulla Strada parco. Sul tracciato tra Pescara e Montesilvano ci sono già i 191 pali, i fili elettrici e le pensiline per le 22 fermate ma la grande opera resta sospesa nonostante i 14 milioni di euro già spesi. Messa così, anche la filovia è un'incompiuta che lega due città. Pescara in pressing. Ma ora il Comune di Pescara, alle prese con un'emergenza smog che diventa sempre più ordinaria, prova a mettere la Regione con le spalle al muro. «La Regione deve decidere e schiarire le nuvole che ci sono ancora», dice il vicesindaco Pd Enzo Del Vecchio. «Con la Regione va aperto un confronto serio perché finora i contatti sono stati solo informali», aggiunge l'assessore alla Mobilità Stefano Civitaresè. Parola alla Regione. Adesso, è la Regione che deve dire l'ultima parola e scegliere il tipo di mezzi da usare sulla Strada parco. La Tua, infatti, vuole rescindere entro gennaio il contratto che la lega all'appaltatrice Balfour Beatty a causa del fallimento della consorziata Apts e dell'impossibilità di fornire i 6 Phileas previsti dal contratto. Quindi, ci sarà una nuova gara d'appalto per acquistare altri mezzi. Sì, ma quali? Domande senza risposta. «Bisogna aspettare la rescissione del contratto», dice Del Vecchio, «ma ci sono ancora tante domande senza risposta. E una su tutte è: siccome il finanziamento ministeriale riguarda la filovia, se si cambia strategia che fine faranno i fondi? Noi abbiamo sempre detto che pali e fili sono un abbruttimento dell'ambiente ma dirlo adesso ha poco senso: tocca alla Regione scegliere. Una cosa, però, è certa», annuncia Del Vecchio, «la Strada parco, in un modo o nell'altro, deve essere un corridoio del trasporto pubblico con mezzi di grandi capacità e non mini-bus». Del Vecchio boccia così la proposta di Mario Sorgentone, presidente dell'associazione Strada parco: «Con i mini-bus», spiega, «verrebbe meno la condizione essenziale di un trasporto di massa».

Piano di Civitaresè. Civitaresè guarda avanti e, ad appena due mesi dalla nomina, ha già elaborato un piano approvato dal sindaco Pd Marco Alessandrini e dalla giunta: si chiama Pescara città della conoscenza e del benessere. Una città ideale in cui «la mobilità urbana avviene essenzialmente mediante la metropolitana di superficie elettrica e il sistema della ciclabilità». Civitaresè spiega: «Il trasporto collettivo è l'elemento fondamentale per il cambiamento di Pescara ma il primo passo deve essere quello della Strada parco. Occorre subito un confronto con la Regione per capire quali sono le possibilità tecniche ed economiche; poi vogliamo rilanciare un dialogo più ampio per una concertazione con i Comuni dell'area metropolitana. Di certo», dice l'assessore, «si deve puntare su un trasporto di massa su sede riservata che passi anche nel centro della città». Il piano di Civitaresè, che dopo il passaggio in giunta sarà discusso anche in consiglio comunale, lo dice chiaramente: «Tutta la dorsale della città costituita dall'asse corso vittorio Emanuele-viale Marconi sarà servita da un sistema di trasporto collettivo su sede riservata o su sede segregata, comunque indipendente dal resto del traffico». Ma senza una presa di posizione sui mezzi da utilizzare, il rischio è restare sempre fermi: «Finora, ci sono stati solo contatti informali anche con il presidente della Tua, Luciano D'Amico, che ci ha prospettato la possibilità di usare mezzi alimentati grazie all'elettrificazione della Strada parco e poi, al di fuori della sede riservata, alimentati a batteria. Ma ora», avverte Civitaresè, «è necessario avviare un confronto formale».

«Errori in passato». Ormai sono passati 25 anni dalla prima volta in cui si è parlato di filobus tra Pescara e Montesilvano: un quarto di secolo e un'opera di appena 8 chilometri non è ancora finita. Civitaresè, con la

visione del docente universitario, dice: «Nessuno nega che siano stati fatti errori in passato».

«No ai bus». Sul Centro di ieri, l'architetto Giuseppe Di Giampietro ha lanciato la proposta di aprire la Strada parco agli autobus di linea per creare una valvola di sfogo al traffico di viale Bovio e della riviera: «È un discorso prematuro e non so quanto compatibile con il tracciato», risponde Civitarese, «sulla Strada parco, comunque, per il passaggio di mezzi di trasporto, servono interventi di sistemazione agli incroci, alle fermate e lungo la pista ciclabile».

I comitati: «La Strada parco resti libera
È una via verde, i filobus passino altrove»

La Strada parco deve diventare «una strada verde». Lo chiedono 4 associazioni che ricordano: sì ai mezzi elettrici ma non sulla Strada parco. Secondo Laura Di Russo di Pescara Bici, Maurizio Biondi del comitato Utenti Strada parco, Antonella Ciancaglini del comitato Ventimilametricubi e Antonella De Cecco del comitato Oltre il gazebo - No filovia, la Strada parco deve restare libera: «Condividiamo la bella idea del professor Paolo Fusero, direttore del dipartimento di Architettura, sull'opportunità di preservare la funzione sociale infungibile di privilegiato asse ciclo pedonale assunta, ormai da un ventennio, dal rilevato ferroviario dismesso a gennaio 1988. Compito prioritario dei comitati è quello di presentare proposte e la Strada parco merita di essere considerata come progetto Greenway, in linea con le destinazioni d'uso riservate dappertutto alle vecchie ferrovie abbandonate: bici, scarpe da trekking, bici-bus per portare a scuola i bambini in allegria, sono i "mezzi" più utili che occorrono per esplorare un "viale" decorosamente alberato. Le Greenways, o meglio "le strade verdi", rappresentano un "percorso piacevole dal punto di vista ambientale". Questa è la definizione data da Tom Turner, nel 1998. Una filosofia di vita. Che, in Europa, è definita anche "circolazione dolce"». I comitati propongono di far passare la filovia o altri mezzi pubblici altrove: «Il trasporto pubblico funzionerà meglio se dirottato sulle principali direttrici di traffico veicolare, in apposite corsie preferenziali, dove peraltro insiste espressiva la domanda di trasporto collettivo per la presenza di servizi del tutto assenti, viceversa, sulla Strada parco. La quale, possiede invece tutte le caratteristiche fondamentali che riguardano le Greenways, prima fra tutte, la sicurezza: il fascino delle vie abbandonate è irresistibile, ma i percorsi devono essere fisicamente separati dalla rete stradale ordinaria».