

«Sì alla filovia, ridurrà le auto e lo smog». Civitaresse spiega l'importanza del nuovo mezzo e annuncia la ripresa dei lavori: da mercoledì le prove di elettrificazione

PESCARA A due anni dallo stop al progetto della filovia, a causa del fallimento della società produttrice del filobus, i lavori stanno per ripartire. Lo rivela in questa intervista Stefano Matteucci Civitaresse, assessore comunale alla mobilità e professore ordinario di Diritto amministrativo del dipartimento di Scienze giuridiche e sociali dell'università D'Annunzio. È la prima volta, dal suo insediamento avvenuto nell'ottobre scorso, che l'assessore interviene pubblicamente per parlare di problemi del traffico e, in particolare della filovia, un argomento che continua a dividere la città. Civitaresse sostiene che il nuovo sistema di trasporto cambierà il volto dell'area metropolitana e le abitudini dei cittadini, risolvendo in parte i problemi di traffico e smog. Assessore, a che punto è il progetto della filovia? «Nelle ore notturne, tra il 18 e 19 gennaio, saranno effettuate le prove di elettrificazione sulla linea filoviaria Pescara-Montesilvano, per poi passare nelle settimane successive alle prove in linea con un filobus. Questo sollecita alcune considerazioni sull'avvio di una nuova fase per il trasporto sostenibile nella conurbazione chietino-pescarese e in generale per l'area metropolitana. Dopo anni di ritardi, polemiche e scarsa chiarezza sugli obiettivi, si tratta di una buona notizia, di un primo piccolo ma importante passo verso un trasporto pubblico collettivo potenzialmente in grado di cambiare il volto dell'area metropolitana e le abitudini dei suoi cittadini». Si è parlato, a seguito del fallimento della ditta che doveva fornire i filobus, di un nuovo mezzo di trasporto. «L'azienda Tua ha programmato di acquistare 10 mezzi full electric che possono percorrere a emissioni zero i tratti non provvisti di filo». Qual è l'obiettivo che l'amministrazione comunale intende perseguire? «Nell'atto di Indirizzi strategici per il governo del territorio, intitolato "Pescara città della conoscenza e del benessere", che la giunta ha approvato in dicembre e che il consiglio si appresta a discutere, uno dei principi-guida è quello della mobilità sostenibile ruotante attorno a un "nuovo sistema dei trasporti urbani, che passa attraverso due scelte: la messa in opera e il completamento del percorso di trasporto metropolitano veloce con individuazione di un tracciato su sede protetta all'interno della città che colleghi il parco centrale (ex area di risulta) con il polo universitario-culturale e la creazione di un circuito di piste ciclabili concepito come un sistema metropolitano di mobilità alternativa"». Si può ridurre l'enorme quantità di auto che ogni giorno si muove in città? «Aumentare l'efficienza e la qualità del trasporto collettivo all'interno dell'area urbana e al contempo favorire l'uso della bicicletta, nonché dei piedi, significa puntare sulla costruzione di un sistema infrastrutturale attorno a cui ripensare l'intero assetto dei nostri luoghi di vita e di lavoro. Non si tratta di opere ciclopiche, ma di realizzare percorsi riservati ai mezzi pubblici e alla mobilità dolce, con fermate adeguate e passaggi frequenti, per cui occorrono però investimenti. La Regione e il governo devono fare molto di più su questo terreno: per l'acquisto dei mezzi elettrici, l'eventuale realizzazione delle centraline di ricarica, la sistemazione delle opere di arredo e complementari. Si tratta, tra l'altro, proprio di quegli investimenti infrastrutturali buoni di cui tanto si parla (vedi piano Juncker) perché hanno effetti duraturi sull'economia e il benessere delle future generazioni». Si può pensare ad un rapido passaggio ad un sistema di trasporto elettrificato? «L'obiettivo indicato nel piano strategico è di giungere nel prossimo decennio a determinare che almeno il 50% degli spostamenti all'interno dell'area urbana avvenga senza automobili. I vantaggi di una tale politica sembrano innegabili. Gran parte delle politiche dell'Unione europea sulle città si basa sulla mobilità alternativa alle auto tradizionali. Non è questione soltanto, si fa per dire, di un drastico abbattimento di Co2 e polveri sottili, ma della rigenerazione di parti intere di città che divengono più sicure e attrattive, più belle e vivibili. Il caso della città galiziana di Pontevedra, premiata da Onu-Habitat per la qualità urbana e la politica per l'accessibilità, completamente pedonalizzata e divenuta un centro dove il commercio e il turismo fioriscono e il sindaco è al quinto mandato consecutivo, è emblematico». Il potenziamento del

sistema di trasporto pubblico può contribuire ad attenuare il problema dello smog? «Certamente. Nel recente rapporto 2016 di Euromobility sulle 50 principali città italiane, che stila una sorta di classifica della mobilità sostenibile fondata su indicatori quali iniziative di car-bike sharing, parcheggi, sistemi di trasporto pubblico ad alta qualità e basse o nulle emissioni, percentuale di mortalità sulle strade, Pescara si colloca al ventisettesimo posto (Milano è prima davanti a Parma e Torino). Se si guardano, tuttavia, i dati relativi all'offerta di trasporto pubblico, siamo al sest'ultimo posto. Occorre mobilitare ulteriori risorse, ma c'è convergenza sull'obiettivo, le risorse si troveranno». Ambientalisti e associazioni cittadine continuano a battersi per mantenere la strada parco un'isola pedonale. Cosa pensa al riguardo? «Alla luce di quanto detto finora, la polemica sulla strada parco mi pare perlomeno parziale. La posta in gioco è assai più alta, riguardando il modello di sviluppo e il futuro dell'intera nostra conurbazione. Attenzione: il collaudo del filobus non è che il primo timido segnale del rimettersi in moto di un processo che va governato con scelte chiare e azioni conseguenti, a partire da un progetto urbano che collegandosi idealmente all'operazione "Parco centrale" affronti i nodi irrisolti della strada parco e del suo intorno esaltandone la funzione di boulevard urbano (come dice l'architetto Giuseppe Di Giampietro, e dall'acquisto di mezzi full-electric (almeno una decina per iniziare) in grado di funzionare da metropolitana di superficie anche nei tratti al di fuori dell'impianto filoviario». Lei parla di metropolitana di superficie, ma ci sono i soldi per realizzare un piano così ambizioso? «Per questo i soldi ci sono e c'è anche l'impegno della Tua a perseguire l'obiettivo con determinazione e in sinergia con l'amministrazione comunale, peraltro nel quadro di una più ampia strategia che punta alla totale elettrificazione del trasporto collettivo nell'area metropolitana mediante la creazione di "gates" di scambio tra autobus extra-urbani e mezzi urbani collocati in alcuni punti strategici al di fuori della cinta urbana». È necessario coinvolgere in questo progetto anche i Comuni limitrofi? «Se la dimensione della questione è metropolitana, occorre peraltro dotarsi di strumenti di governo adeguati. Sempre più in Europa e in Italia la questione dei modelli di governo locale è riletta in termini di flessibilità e cooperazione inter-istituzionale. In Emilia Romagna si è già avanti nello studio e sperimentazione di modelli di cooperazione tra enti a livello interprovinciale». Ritieni importante aprire un dibattito con associazioni e cittadini sull'argomento del trasporto pubblico urbano? «La creazione di un'agenzia del trasporto sostenibile metropolitano tra i Comuni della nostra conurbazione con la partecipazione delle Province e della Regione, sull'esempio della agenzia metropolitana torinese, costituisce un altro tassello, forse il più importante, di una strategia di governo del territorio su cui auspico che il suddetto documento di indirizzi contribuisca a riaprire un dibattito che coinvolga tutte le forze politiche, economiche e sociali».