

La filovia raggiungerà l'università. Il Comune riprende il vecchio progetto Gtm, servono mezzi elettrici a batteria. Trombette e fischietti contro il filobus. Protesta nonostante il maltempo. In strada sono scesi solo una manciata di cittadini che hanno voluto comunque assistere all'evento

PESCARA Il percorso lungo la strada parco, dai Grandi alberghi di Montesilvano fino alla stazione centrale di Pescara, è apparso idoneo. I semafori agli incroci per i pedoni e le bici risultano funzionanti e coordinati. E perfino l'impatto acustico dell'autobus elettrico del gruppo La Panoramica, anche in velocità a 60/70 chilometri orari, è sembrato minimo ai membri della commissione di collaudo che ieri pomeriggio si sono riuniti per la verifica di fine lavori. Il «bilancio più che positivo», attestato da Pierdomenico Fabiani, responsabile del procedimento della Tua (la società unica di trasporto abruzzese), si somma a una visione più ampia condivisa dall'assessore comunale all'Urbanistica Stefano Civitaresse Matteucci che adesso preme per allargare il progetto fino alla zona universitaria, collegando in questo modo il centro cittadino con il futuro campus di viale Pindaro. Archiviata la fase strettamente tecnica, l'obiettivo della politica è far decollare la fase due del maxi cantiere della filovia, costato già 31 milioni di euro di fondi pubblici. L'idea è far transitare i mezzi lungo corso Vittorio Emanuele e viale Marconi, così come previsto nel secondo lotto del vecchio progetto della Gtm. Ma in primis si dovrà procedere con la risoluzione del contratto con Alpiq, la società che ha acquisito la Balfour Beatty. Poi occorrerà acquistare i mezzi elettrici a batteria, in grado di garantire un'autonomia di 14 chilometri lontano dal tracciato elettrificato. Infine dovrà essere approvata una variante al piano particolareggiato che consenta di adattare il contesto urbano esistente al passaggio della metropolitana di superficie. «A voler essere ottimisti», ammette l'assessore Civitaresse, «ci vorrà almeno un anno per vedere qualcosa di concreto. Ma abbiamo a disposizione 16 milioni di euro da investire e stiamo valutando alcune soluzioni. Sia il Comune sia la Regione dovranno fare la loro parte. Noi, come amministrazione, abbiamo una funzione di stimolo, ma lavoreremo anche per preparare le condizioni ottimali che permettano ai mezzi di arrivare fino al centro della città e poi all'università». In particolare, il percorso da nord a sud dovrà essere reso compatibile per tutti i fornitori (quindi bici, auto e pedoni) e occorrerà realizzare corsie dedicate e semafori. «Ma il tutto», specifica l'assessore, «si inserisce in una visione d'insieme in cui la metropolitana di superficie è strettamente collegata con il progetto della cittadella universitaria». A questo proposito, nei giorni scorsi si è costituita la cabina di regia tra amministrazione e ateneo per tracciare le linee guida del futuro campus. Sulla carta c'è l'ipotesi di pedonalizzare viale Pindaro, allargare gli spazi della sede pescarese dell'ateneo d'Annunzio tramite l'acquisizione del comando dei vigili del fuoco e degli uffici dell'ex caserma di Cocco, adattati in parte a residenza per gli studenti fuori sede, sistemare il corridoio verde in via Falcone e Borsellino, nell'area del Palazzo di Giustizia, e realizzare infine la biblioteca. Nell'immediato, invece, per far ripartire i lavori della filovia occorre attendere la stesura del verbale di constatazione delle opere infrastrutturali realizzate lungo il tracciato della strada parco da parte della commissione di collaudo. Solo dopo la certificazione ufficiale dello stato dell'arte, si potrà procedere con un incontro con i vertici di Alpiq, finalizzato alla risoluzione contrattuale, visto che la società non è stata in grado di fornire nemmeno i mezzi da far transitare sul tracciato per la prova di ieri pomeriggio. L'autobus elettrico utilizzato, infatti, è del gruppo La Panoramica, prestato dal Comune di Chieti.

Trombette e fischietti contro il filobus

Protesta nonostante il maltempo: «La Strada parco non perda la sua funzione di pista ciclopedonale»

PESCARA Il passaggio del filobus sul tracciato della filovia tra Pescara e Montesilvano doveva essere accompagnato da una protesta sulle due ruote. "Una manifestazione simpatica e civilissima, accompagnata

da fischiotti e trombette", per seguire il filobus e far sentire la voce di chi è contrario al progetto, così come è stato portato avanti nel tempo. Ma la pioggia, il vento e il freddo di ieri hanno fatto saltare la contestazione e **in strada sono scesi solo una manciata di cittadini**, che hanno voluto comunque assistere all'evento, anche se si è trattato di un passaggio formale, finalizzato a verificare lo stato dell'arte per procedere alla risoluzione contrattuale con la capofila Alpiq dopo il fallimento della Apts, che doveva fornire i 6 mezzi da far transitare sul tracciato, i Phileas. **I pochi presenti hanno comunque fatto sentire la propria voce con trombette e fischiotti** per sottolineare che «il passaggio del filobus farebbe perdere alla strada parco la sua funzione sociale, che è quella di pista ciclopedonale», spiega Ivano Angiolelli. «Non avremmo avuto nulla da eccepire», aggiunge, «se fosse stato scelto un mezzo elettrico compatibile con le dimensioni della strada parco, che è larga sette metri» ma oggi, dopo anni trascorsi tra polemiche e lavori, e dopo il fallimento della ditta olandese che produceva i Phileas, ci si trova al punto di partenza perché «non esistono dei mezzi compatibili con le dimensioni della carreggiata». L'assurdo è che «l'impianto di elettrificazione è stato completato, anche se si sapeva del fallimento della ditta e l'appaltatrice prenderà comunque i soldi, mentre noi rimaniamo con la strada parco elettrificata e senza impianto». Angiolelli si augura che si faccia ricorso a dei «mezzi elettrici a batteria, che sono in grado di percorrere 300 chilometri al giorno, senza bisogno di pali e fili. E quelli già posizionati potrebbero essere recuperati, così come ci è stato detto dal presidente della Regione nel corso dei vari tavoli». Ora i cittadini confidano nella «ritrovata lungimiranza della migliore politica e nel più attento ascolto delle voci dei pescaresi», conclude Angiolelli. Attacca la Regione e il Comune, invece, Loredana Di Paola. «Il presidente della Regione Luciano D'Alfonso fa il gioco delle tre carte, accusa. Sulla strada parco si continua a sperperare denaro pubblico perché ora, con un finto collaudo, si chiude il rapporto con la Balfour Beatty, ma il mezzo non c'è. La Regione aveva promesso che, a seguito della mancata fornitura del mezzo, sarebbe stata seguita la strada della rescissione in danno, per inadempienza dell'Associazione temporanea di imprese, ma così non è stato. E lo stesso si dica anche per il sindaco Marco Alessandrini. Si poteva evitare, conclude, di continuare a pagare per una cosa che non andrà mai in porto». E' polemico anche Mario Sorgentone, dell'associazione Strada Parco. Quella di ieri, dice, è stata la certificazione finale del fallimento dell'appalto della filovia e delle dichiarazioni celebrative rilasciate, negli anni, dai vertici della Gtm, oggi Tua, e da molti politici. Da parte loro nessuna parola di autocritica o di rammarico, in queste ore, ma solo silenzio imbarazzato e pilatesco». Sorgentone si augura che «la Regione voglia farsi carico di uno studio di fattibilità per verificare la rispondenza del tracciato della strada parco ai requisiti richiesti per una filovia. Se le risultanze saranno negative, come noi abbiamo sempre sostenuto, la Regione avrà due possibilità: o sostituire gli inutili e dannosi filobus di 18 metri con mezzi elettrici a batteria di limitate dimensioni, oppure cambiare tracciato, utilizzando il percorso parallelo alla Adriatica, via Verrotti, via Caravaggio, via Ferrari, ponte nuovo, aeroporto, che presenta tutte caratteristiche positive per un sistema filoviario. Una soluzione, questa, presentata al Comune con una petizione firmata da 2000 cittadini».