

Bus Montesilvano-Pescara, scontro sui costi. Strada parco, i comitati dei "no" contestano i nuovi mezzi previsti sull'ex tracciato: progetto dispendioso

PESCARA Sì o no ai bus (a metano o elettrici) sulla strada parco: il dibattito è ancora aperto a oltre 20 anni dall'ideazione di un progetto filoviario che non solo non si è mai concretizzato, ma ha solo generato dubbi, confusione e polemiche. Pochi giorni fa la Tua, azienda del trasporto pubblico ha annunciato che il prossimo inverno arriveranno i primi venti bus a metano (dei 70 in circolazione) sul corridoio verde che gran parte dei pescaresi vorrebbero aperto solo a pattini, bici e passeggiate. Questo in attesa dei mezzi full electric previsti per il 2020-2025. Con la nascita, ufficializzata ieri, del nuovo comitato "Pro Filovia Pescara-Montesilvano", i cui fondatori Ermanno Ricci e il campione paralimpico Andrea Silvestrone si dichiarano a favore dei bus, si sono riaccesi gli animi dei comitati ambientalisti Greenways che da anni si battono per contrastare il passaggio dei filobus (sono favorevoli solo a piccoli bus elettrici) sull'ex tracciato ferroviario che collega Montesilvano a Pescara, 6 km in tutto da viale Europa a viale Muzii. Per ora. Perché allo studio c'è l'allungamento del tracciato fino al tribunale, passando per corso Vittorio Emanuele. Maurizio Biondi e Ivano Angiolelli, dei comitati Greenways, sono da sempre convinti che «il progetto è fallimentare, lo è da sempre, altrimenti non si spiega come sia possibile non coprire di autobus sei, solo sei, km di tracciato. Se sono passati venti anni e non se ne è fatto nulla, ci sarà una ragione». Il progetto filovia «non passerà mai il collaudo» per tempi e modalità. I bus, proseguono Angiolelli e Biondi, «non transiteranno mai sulla strada parco, né il prossimo inverno né mai: il percorso non è in grado di accogliere questo sistema filoviario che non è a guida vincolata, quindi non garantisce sicurezza sulla carreggiata». La Tua, sostengono i due ambientalisti, «dovrà prima concludere gli interventi di sistemazione del tracciato e abbattere le barriere dei disabili, che non riuscirà mai a fare perché non ci sono gli spazi. Inoltre, secondo studi tecnici, la soluzione filoviaria proposta da Tua verrebbe sepolta sotto il peso di un costo di 6,54 euro a km con un costo annuale di 6 milioni e mezzo di euro, per un ipotetico carico di un milione di km. Tua prevede di recuperare 5 milioni, quindi chi dovrebbe sobbarcarsi il resto per mantenere l'impianto attivo? Quanto può durare?». Sulla questione interviene anche Mario Sorgentone, storico leader dei «no bus» ad eccezione di mezzi piccoli non inquinanti, che invita il nuovo comitato «sì bus» alla «collaborazione e al confronto». La disputa, dice, «non deve essere ideologica, ma porsi il problema dell'utilità del progetto». Questo tracciato «non è idoneo» all'accoglienza dei mezzi che avranno «un bacino di utenza modesto», prevede l'ingegnere, e «non potranno sostituire il traffico della Nazionale». Le barriere dei disabili «non sono eliminabili. Lato mare, i marciapiedi sono stretti e per allargare la carreggiata occorrerebbero gli espropri, che allungherebbero i tempi di anni».