

Filovia sulla strada parco Arrivano quindici semafori per fermare auto e pedoni. I numeri del progetto esecutivo, ma la Gtm prova a ridurli A rischio chiusura anche i varchi di accesso dei residenti

Cemento sulle aiuole per realizzare le nuove banchine

PESCARA. Quindici semafori sulla strada parco. Pescara corre il rischio di tornare indietro al tempo della ferrovia. Dopo i binari, sulla strada parco arriva la filovia. Il destino di Pescara è tornare una città divisa? L'opera da 31 milioni di euro si porta dietro anche la sua dote di 15 semafori. È questo il numero che balza fuori dal progetto esecutivo, ma la Gtm prova a ridimensionare e parla di nove incroci da tenere sotto controllo: quattro a Pescara e cinque a Montesilvano.

Viale Bovio, via Muzii, Via Sabucchi, via del Milite ignoto, via Berardinucci. Così si apre l'elenco delle strade a rischio dell'arrivo dei semafori. «Intelligenti», precisa la Gtm, ma pur sempre semafori in grado di fermare il traffico sulle strade intasate. Come in via Cavour: qui ci sono una scuola, una chiesa, bar, ristoranti e negozi. Sono 15 gli incroci, carrabili o pedonali, ritenuti pericolosi: l'elenco continua con via Toti, via Oberdan, via Gioberti, via Cavour, via Cadorna, via Solferino, via Ruggero Settimo, via Mameli, via Palma e via Acquacorrente. Per sventare la paralisi del traffico, la Gtm pensa a due sottopassi: il primo in viale Muzii, il secondo in via del Milite ignoto o in via Cavour.

GLI ACCESSI CHIUSI. Ma l'arrivo dei semafori non è l'unico dazio che Pescara può pagare con l'arrivo della filovia: sono a rischio chiusura anche gli accessi pedonali e carrai con sbocco diretto sulla strada parco. Secondo un documento riservato, firmato dall'ex dirigente del settore Lavori pubblici Luciano Di Biase, la linea di comportamento che la Gtm deve prendere impone «la chiusura degli accessi laddove esiste un accesso alternativo». Inoltre, «è necessario provvedere a semaforizzare gli accessi carrai prevedendo sempre e comunque la precedenza del mezzo pubblico e ad apporre opportune protezioni alle uscite pedonali».

CEMENTO SULLE AIUOLE. Il verde pubblico della strada parco è un altro punto critico: «Per esigenze di circolazione del filobus, l'appaltatore che realizza l'intervento dovrà provvedere a una rimodellazione in riduzione delle specie arboree. In particolare», dice la relazione in corrispondenza delle banchine di fermata, lato monte, si dovrà provvedere alla rimozione delle piante presenti». Il documento redatto da Di Biase dopo un sopralluogo con i tecnici della Gtm specifica anche che «per le fermate poste sul lato mare, si propone di pavimentare le aiuole poste a tergo del marciapiedi esistente. In tal modo, si riuscirà a ottenere una banchina di fermata avente larghezza sufficientemente idonea anche dell'uso del servizio da parte dei disabili».

LA PISTA TAGLIATA. E la pista ciclabile? «Per le fermate lato monte», dice il documento, «la soluzione consiste nell'utilizzare parte della pista ciclabile per la formazione della banchina. La pista ciclabile verrà ripristinata, per la larghezza variabile da 2,50 metri a 2,70, utilizzando parte del marciapiedi lato monte deviandola dietro la fermata per non interrompere la continuità».

LE 9 FERDATE. Secondo le linee guida del progetto, le fermate della filovia in territorio pescarese sono nove: capolinea al terminal bus, viale Muzii, via del Milite ignoto, via Toti, via Gioberti, via Cadorna, via Ruggero Settimo, via Palma, Le Naiadi. Ma anche le fermate sono un problema: l'ex dirigente Di Biase, ne individua il primo in via Cadorna. «È d'obbligo evidenziare le problematiche riscontrate, in particolare per la fermata di via Cadorna: adiacente al marciapiedi lato mare, di larghezza 0,90 metri, vi è un accesso carrai largo 2,70 metri parallelo alla strada. Ciò impedisce di realizzare una banchina di lunghezza adeguata per la fermata».

LA SOTTOSTAZIONE. In base al progetto, in via Ruggero settimo è prevista la sottostazione: un fabbricato di servizio tra i palazzi.

