

«Filovia, Pescara torna indietro» L'architetto Volpe: «Città tagliata in due come ai tempi della ferrovia»

LA VIABILITÀ Il presidente dell'Ordine: «Solo con i semafori gli incroci sulla strada parco saranno sicuri»

PESCARA. Filovia sulla strada parco, il rischio è il ritorno al passato: Pescara e Montesilvano tagliate in due con il traffico scandito dal ritmo dei semafori. Come al tempo della ferrovia. Lo dice anche il presidente provinciale dell'ordine degli architetti Marco Volpe.

Il presidente degli architetti pescaresi dice che «la filovia tra Pescara e Montesilvano è necessaria ma è un'opera calata dall'alto senza programmazione. Sono questi i due opposti espressi dalla filovia: da una parte, la positività del principio dell'investimento sul trasporto pubblico, dall'altra la negatività di un'opera imposta dall'alto. In questo quadro», spiega Marco Volpe, «la riflessione principale è come far coesistere la vita delle città con la filovia. La strada parco è uno spazio vuoto di funzioni», dice l'architetto, «di cui le città si sono appropriate, un luogo che è stato fagocitato, vissuto dai bambini, dagli adulti e dagli anziani. Con la filovia, invece», osserva l'architetto, «sarà pressoché impossibile garantire l'uso attuale della strada parco».

LA BARRIERA VISIVA. «Inoltre», fa notare Volpe, «la filovia è un sistema a forte impatto visivo: è come una tramvia. Sono previste strutture metalliche con i fili per alimentare i mezzi e tutto questo, nell'immaginario collettivo, colpirà i cittadini. La strada parco, quindi, subirà una trasformazione di uso e di forma». Sono previsti 191 pali tra Pescara e Montesilvano.

I SEMAFORI. Un cambiamento sarà imposto dai semafori agli incroci: a Pescara sono 11 gli incroci e 17 le traverse cieche (a Montesilvano 16 incroci e 15 traverse cieche). «Il rischio della cesura indiscutibilmente c'è», afferma Volpe, «si tratta di trovare sistemi adeguati per ovviare a questo nuovo taglio imposto dalla filovia. È necessario garantire la sicurezza agli incroci perché il vero vantaggio sta nel non fermare la filovia durante il tragitto ma questo, di conseguenza, alimenta il taglio inferto alle città. I semafori?», secondo Volpe «sono la forma più immediata e semplice per risolvere il problema della sicurezza agli incroci». Montesilvano e Pescara sono «città lineari» secondo l'architetto, costruite su linee parallele al mare: «Gli innesti», afferma Volpe, «sono quindi le strade trasversali. Il filobus che passa ogni dieci minuti, una frequenza elevata, può fermare il traffico. Sta proprio in questo purtroppo l'appetibilità del trasporto pubblico: meglio viaggiare la filovia, peggio viaggiare il traffico».

I PEDONI A RISCHIO. E per i pedoni? «Andare oltre l'attenzione personale mi sembra impossibile», ribatte Volpe, «purtroppo, la strada parco non sarà più uno spazio per le famiglie. È la conseguenza più grave».

SI' AI SOTTOPASSI. La Gtm pensa ai sottopassi per sventare la paralisi del traffico: «È la scelta giusta ma è impossibile farlo in tutti gli attraversamenti», dice l'architetto, «è possibile in viale Muzii e via Cavour per esempio, le trasversali importanti anche per le dimensioni delle carreggiate. Per le strade minori è tecnicamente difficile intervenire».

L'OPERA IMPOSTA. La strada parco, un nome che è già un ossimoro, contiene in sé elementi positivi e negativi: «Il principio in sé è positivo», commenta Volpe, «ma quando si cala la filovia nelle città ci sono problemi seri rispetto alle opere complementari, dai parcheggi di scambio, ai semafori e agli accessi. L'aspetto negativo? La filovia è stata un intervento non programmato, imposto senza pensare agli schemi urbanistici delle città». Ma c'è un modo per far convivere Pescara e Montesilvano con la filovia? «Ci vorrebbe la bacchetta magica. Ma a parte gli scherzi», conclude Volpe, «servono progetto e

programmazione».

