

## **Pali e incroci: il difficile parto della filovia. Le modifiche al progetto discusse dalle commissioni viabilità e infrastrutture**

Ridurre da 850, quanti ne erano previsti inizialmente, a 190 i pali per l'elettrificazione che permetteranno al filobus di funzionare lungo la cosiddetta "strada parco". E gli stessi pali, oltre alla corrente, forniranno anche l'illuminazione evitando che il tracciato appaia come una selva di piloni e che lungo l'asse della strada parco si riproduca l'"effetto muro" di quando c'era la ferrovia. E' questa una delle migliorie che Michele Russo, presidente della Gtm, l'azienda di trasporti metropolitani, ha illustrato ai componenti della commissione comunale Vigilanza. Con quella di ieri mattina è la terza volta, dal 24 agosto, che Russo va a Palazzo di città disposto a - parole sue - «valutare quanto di migliorabile ci sia in un piano ancora in itinere. C'è la necessità di rendere a norma i pali sistemati ai tempi dell'amministrazione Pace, ma i costi aggiuntivi non ricadranno sulle casse comunali. Altre opzioni in discussione: allargare il marciapiedi lato mare, occupato dai lampioni; optare per i sottopassaggi: che alleggerirebbero il traffico, ma la cui adozione spetta ai Comuni di Pescara e Montesilvano. E' un errore affermare che si tornerebbe ai tempi del passaggio a livello: il filobus è fatto per convivere con i pedoni».

Infine, rassicura Russo, le linee urbane dei bus 38 e 2 non saranno cancellate. Per Camillo D'Angelo (Pd), presidente della commissione Vigilanza, «serve una conferenza di servizi con Comune, Gtm e Regione. Anche per discutere di un passaggio del filobus su viale Bovio, facendolo uscire dalla strada parco. Sarebbe una variante importante». E mentre parla, D'Angelo tira fuori tre lettere di quando era vicesindaco. La prima, del 30 marzo scorso, è indirizzata a Giandonato Morra, assessore regionale ai Trasporti, e a Donato Renzetti, predecessore di Russo in Gtm. Chiedeva come Gtm e Regione avrebbero trovato soluzioni su: «Piano economico e finanziario del progetto; modalità con cui si sarebbero fatti carico degli oneri di gestione e manutenzione; modalità di concessione in uso degli spazi e delle aree; indirizzi e proposte dell'amministrazione per migliorare l'impatto ambientale delle linee aeree. Aspettiamo ancora risposte», ribadisce D'Angelo. Le altre due missive, del 5 e del 16 giugno scorso, sono lo scambio con Antony Di Rosa, direttore project management della Balfour Betty Rail, la ditta esecutrice, sullo «studio riguardante una diversa modalità di palificazione».

Intanto, mentre il fronte del "no" lascerebbe quella striscia di cemento riservata a bici e pedoni, per il consigliere Armando Foschi (Pdl), sarebbe «assurdo ipotizzare lo stop all'intervento o, ancora, la rivisitazione del progetto per modificare il percorso del primo lotto come sollecitano i pochi residenti: il provvedimento aprirebbe la strada a un contenzioso ai danni della stazione appaltante, la Gtm, quindi della Regione Abruzzo. Un ennesimo blocco di lavori già appaltati e aggiudicati in via definitiva da anni, ricadrebbe pesantemente sulle casse pubbliche, sarebbe pagato dai contribuenti, una condizione inaccettabile». Mentre si discute però, Adele Caroli (Pdl), presidente della commissione Infrastrutture, annuncia il prossimo incontro: «sarà congiunto con la Vigilanza, tra una quindicina di giorni. Ascolteremo soluzioni alternative. L'interesse principale è però che il tratto servito risulti ampio. Quanto a chi è contrario al filobus: non avverto tutta questa opposizione, piuttosto molti non conoscono bene il progetto».