

## **Filovia, nuove ipotesi di percorso. Ma Fiorilli frena: «tutto già deciso»**

PESCARA. «La filovia di Pescara si costruirà così come progettata sul percorso già individuato e appaltato all'impresa Balfour Beatty».

Chiude la strada ad ogni nuova ipotetica proposta l'assessore al Traffico, Bernardino Fiorilli, che dice con chiarezza che l'appalto è intoccabile.

Anche perché è impossibile recedere il contratto d'appalto «senza incorrere in una pesantissima richiesta di risarcimento del danno che inevitabilmente ricadrebbe sulle tasche dei cittadini». Le varie proposte avanzate sul cambiamento del percorso, ultima quella del consigliere di Rifondazione Acerbo, «non sono più attuabili».

Per Acerbo l'idea innovativa era quella di trasferire il percorso della filovia sul lungomare, da Montesilvano a Francavilla con una conseguente chiusura alle auto.

«Sarebbe una bella cartolina per Pescara riuscire ad avere decine di chilometri con vista mare».

Ma Fiorilli l'ha ribattezzata «una provocazione evidentemente, visto che», ha detto il vicesindaco, «come ben sa e condivide il consigliere Acerbo, ogni ipotesi di tale portata dev'essere necessariamente affiancata da studi di fattibilità, progettazioni e approfondimenti».

L'assessore al Traffico ha però assicurato che l'amministrazione comunale e la Gestione Trasporti metropolitani sono «ampiamente disponibili ad ascoltare i suggerimenti e i consigli circa le eventuali migliorie che potranno essere introdotti nel progetto originario».

La proposta di Acerbo è invece piaciuta a Giovanni Di Iacovo, consigliere comunale e capogruppo di Sinistra e Libertà: «l'esclusione delle macchine dalla riviera non nuocerà agli automobilisti in quanto si sta lavorando alla certa realizzazione di una parallela a viale Bovio realizzata tramite il congiungimento dello "stradone" (via Caravaggio) con via Ferrari».

### **«RUSSO CI DIA DELLE RISPOSTE»**

Il presidente dell'associazione Strada Parco, Mario Sorgentone, da sempre agguerrito detrattore della filovia, continua a chiedere risposte sul progetto.

«Il presidente Michele Russo, al di là dei contenuti propagandistici, dovrebbe chiarire alla cittadinanza alcuni punti, rimasti oscuri nonostante ripetute sollecitazioni».

Sorgentone chiede «in base a quale intuizione, visto che manca lo studio di fattibilità, si asserisce che il trasporto pubblico sui 5 km della strada parco migliorerà il traffico cittadino» e «chi coprirà le probabili passività di gestione, considerato il modesto bacino di utenza in rapporto agli alti costi del trasporto elettrico».

Il presidente dell'associazione chiede anche perché non è stato richiesto lo studio di valutazione di impatto ambientale, «a prescindere dalla controversa obbligatorietà giuridica», per poter conoscere le ripercussioni dell'opera sul territorio, sulla qualità della vita, sulle abitudini dei cittadini.

E che dire delle prescrizioni del Ministero Trasporti in merito all'obbligo delle banchine in cemento ad ogni fermata con riduzione della pista ciclabile, alle barriere metalliche negli attraversamenti pedonali, ai filobus ancora da omologare, alla verifica dell'inquinamento elettromagnetico?

La soluzione «più logica» per Sorgentone è quella di realizzare un trasporto pubblico sul nuovo asse viario, ricavato dal collegamento via Caravaggio-via Ferrari e dal ponte nuovo di prossima realizzazione: «una grande direttrice di 30 km, di prossima apertura, che collegherà Montesilvano all'aeroporto, in grado

di intercettare gran parte del pendolarismo dell'area metropolitana . Altro che i 5 km della strada parco».

### «NESSUN SOTTOPASSAGGIO»

Di certo il progetto della filovia non prevede alcun sottopassaggio sulla strada parco, all'altezza degli incroci, ma solo semafori intelligenti comandati dagli autisti attraverso un telecomando. La conferma è arrivata dai responsabili comunali del settore mobilità Michetti e Salvati, durante la Commissione Grandi Infrastrutture e Mobilità presieduta da Adele Caroli.

Il progetto prevede che i semafori siano situati in prossimità degli incroci e delle fermate: queste ultime sono nove sul tratto di strada parco che interessa il Comune di Pescara, per un totale di tre chilometri.

A ogni incrocio l'autista della filovia blocca il mezzo, e prima di ripartire a bassa velocità, aziona il comando di blocco sulla strada che incrocia.

La prossima seduta che la Commissione terrà sul tema della filovia andrà ad approfondire il discorso dei costi: un'analisi economica questa che va fatta di concerto con la Gtm, al fine di riorganizzare i percorsi degli altri mezzi pubblici che oggi viaggiano parallelamente alla strada parco.

I costi di manutenzione della strada saranno a carico del Comune, in quanto non ci sarà una cessione di aree dall'amministrazione alla Gtm, bensì solo un'autorizzazione a eseguire i lavori, mentre le spese di funzionamento dovrebbero essere a carico della Regione in quanto la filovia attraverserà un tratto di strada intercomunale.

«Filò rappresenterà una vera e propria rivoluzione per la mobilità cittadina», assicura Caroli, «grazie soprattutto all'attivazione delle aree di scambio: una di queste, all'altezza del complesso sportivo le Naiadi, sarà in grado di ospitare ben 400 posti auto».

