

Filovia, scontro sull'impatto di pali e fili. Sorgentone: «Una gabbia sulla strada parco, spesa inutile di 17 milioni di euro»

PESCARA. Manca un mese alla partenza dei lavori sulla strada parco per piantare 191 pali necessari all'alimentazione della filovia. Ma comincia già lo scontro sull'impatto di pali e fili. «Una gabbia», secondo il fronte del no alla grande opera che gioca l'ultima carta «per salvare» la strada parco. Dopo più di un anno di lavori a Montesilvano, l'apertura del cantiere della filovia a Pescara arriva senza valutazione d'impatto ambientale (via).

Secondo la Gtm, la filovia non ha bisogno di valutazione d'impatto ambientale. Per il fronte del no, l'assenza della via è «un punto debole».

Per questo, l'associazione Strada parco mostra una serie di documenti riservati: il primo è il verbale di una conferenza di servizio del primo luglio 2002. Secondo Nino Sospiri, sottosegretario alle Infrastrutture, è essenziale «l'assenza di impatto sull'urbanizzazione e sulla paesaggistica». Per Mario Sorgentone, presidente dell'associazione Strada parco, invece, la filovia è «una gabbia di pali e fili». Secondo il calcolo di Sorgentone, la spesa per pali e fili è di 17 milioni di euro: «Incide più della metà sul costo totale dell'opera, compresi cinque filobus. La filovia è impattante. Ma se il filobus è ibrido», chiede Sorgentone, «e cioè può circolare anche in assenza di alimentazione elettrica, che motivo c'è della gabbia di pali e fili?».

Il fronte del no mette in dubbio anche la legittimità del finanziamento della filovia. In una lettera del 6 maggio 2008 alla direzione Ambiente della Regione Abruzzo, l'ex presidente della Gtm Donato Renzetti spiega perché la filovia è esclusa dalla via: «La filovia è un sistema a guida libera ma ad alimentazione vincolata. Si è ritenuto non necessario procedere alla via in quanto non figura nella categoria sottoposta a tutela ambientale». La normativa, dice, «fa esclusivo riferimento ai sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane) e non richiama i sistemi filoviari». Renzetti, inoltre, riporta anche la definizione di filovia secondo il codice della strada: «Veicoli a motore elettrico non vincolati da rotaie e collegati a una linea aerea di contatto per l'alimentazione». Il filobus, alimentato anche a gasolio, può circolare al di fuori del percorso riservato della strada parco: «Tale peculiarità», precisa Renzetti, «conferisce massima flessibilità al sistema svincolandolo dalla linea di contatto». Ma per il fronte del no, la legge 211 del 1992, che finanzia anche la filovia tra Pescara e Montesilvano, autorizza soltanto «sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata» e non a «guida libera» come Renzetti definisce la filovia.

Oggi, in base al sito Internet della Gtm www.filo-pe.it, la filovia è un veicolo «con guida vincolata immateriale, guida elettronica, a trazione elettrica con alimentazione da linea di contatto e da sorgente autonoma di bordo».

Michele Russo, presidente della Gtm, aveva già calcolato l'attacco del fronte del no per la mancanza della via e risponde alla polemica dal sito www.filo-pe.it: «Per la filovia, sulla base di quanto previsto dalla legislazione europea, nazionale e regionale, non è previsto il ricorso alla via. Tuttavia la Gtm ha trasmesso il progetto alla direzione Ambiente (con nota del 6 maggio 2008) per una valutazione e per una via dell'opera. Il comitato regionale per la via ha espresso il giudizio 1.108 del 15 luglio 2008 ritenendo che per la filovia non ricorressero le condizioni per la verifica di assoggettabilità a via in quanto opera non impattante dal punto di vista ambientale».

La Gtm sottolinea, poi, che «nella progettazione degli impianti di elettrificazione si è posta particolare attenzione all'impatto visivo: sono stati scelti pali per la catenaria a basso impatto paesaggistico. L'abbinamento dei colori e delle forme armoniche dei pali», conclude la Gtm, «rende attraente e integrato il sistema con l'infrastruttura esistente».