

Il deficit di esercizio della filovia potrebbe arrivare a due milioni l'anno. Tonelli: «Non è così, al Comune non costerà nulla»

Quando c'è la politica di mezzo anche la matematica può diventare un'opinione. Fra pochi mesi Pescara darà il benvenuto a Filò, progetto datato '92 del quale solo oggi si scopre un dettaglio: non si sa quanto costerà far correre il filobus sulla strada parco. E, soprattutto, chi pagherà il conto. Cercare di risolvere il giallo comporta imbattersi in opinioni radicalmente opposte. Come quelle di Tullio Tonelli, ex direttore della Gtm, tra i padri del progetto, e di Armando Mancini, ex assessore al traffico di Pescara. Su una cosa sono d'accordo: non esiste trasporto pubblico al mondo in grado di vivere dei suoi ricavi. Se va bene i biglietti venduti coprono al massimo un quarto della spesa totale. «Il restante 75 per cento va ripianato - spiega Mancini -, un'operazione un tempo in capo allo stato, poi alle Regioni e, oggi, in gran parte ai Comuni in cui questo servizio si svolge». Mancini, non essendo mai riuscito a visionare il piano economico di Filò, non sa dire con esattezza quale sarà il disavanzo di gestione. Ma di una cosa è certo: «Si parla di centinaia e migliaia di euro e non so, considerati i tagli previsti nella manovra, dove la collettività pescarese li prenderà». Se i numeri fossero quelli elencati ieri dal consigliere pd Camillo D'Angelo ci sarebbe da aver paura. Secondo gli atti di gara, la Balfour Betty prevede una spesa di 2,7 milioni annui fra gestione e manutenzione. Sottratto il 25 per cento dei ricavi, rimarrebbero più di due milioni, da dividere fra Pescara e Montesilvano.

«Non è così, al Comune non costerà nulla - ribatte invece Tonelli -. La filovia è un impianto fisso, un'opera di competenza regionale. Al limite, quindi, il problema dovrebbe essere della Regione Abruzzo, ma non è il nostro caso dato che i costi saranno addirittura inferiori agli attuali». La filovia, infatti, sostituirà delle linee, come il 38, e ci costerà il 30 per cento in meno degli autobus. «Il primo motivo è che sui costi fissi, come il personale (65 per cento spesa totale), incide la velocità commerciale, che per Filò è pari a 21 Km orari, mentre per il 38 è di soli 15». Non solo. La filovia ha una capacità di trasporto maggiore del 40 per cento rispetto ai bus e, se a tutto ciò si somma la comodità di un mezzo che viaggia su sede riservata, «è certo - conclude Tonelli - che i costi si abbasseranno».

Tutto chiaro? Ovviamente no, dato che, ancora una volta, non si riesce ad arrivare ad un verdetto unanime. La filovia resta ancora sul banco degli imputati e scagionarla o meno non è facile. Il giudice chiamato a emettere comunque la sentenza, per quanto non proprio super partes, è l'attuale presidente della Gtm che, neanche a dirlo, assolve Filò. «Ha ragione Tonelli - decreta Michele Russo -, ha una conoscenza profonda del progetto e sa che si tratta di calcoli complessi, non basta semplicemente sommare o sottrarre. Con la filovia avremo tali economie sulla gestione ordinaria della Gtm che andranno a compensare le spese». Ma se anche, per assurdo, si fosse in passivo, conclude il presidente, «non è un problema del consiglio comunale, ma tutt'al più della Regione». Ai detrattori non resta che fare ricorso in appello. Mentre la Regione, per sicurezza, farebbe bene a mettere da parte un po' di soldi. Non si sa mai.