

**Filobus, quante spese inutili**

Gentile Direttore, il primo marzo sono iniziati i lavori per la realizzazione della sottostazione elettrica di via Ruggero Settimo a Pescara, al servizio del cosiddetto sistema Tpl a tecnologia innovativa per il collegamento dei comuni di Pescara e Montesilvano, nel silenzio assoluto di tutti gli Enti interessati. Sul cantiere, del tutto privo della prescritta cartellonistica identificativa, sono subito apparsi i segni tangibili della protesta delle Associazioni consapevoli, contrarie a un'opera che nei fatti mostra di avere poco d'innovativo in rapporto all'entità della spesa, oltre a essere fonte di preoccupazione nei fondamenti tecnico-economici diffusamente riportati dal quotidiano Il Centro nei lunghi mesi della civile contestazione, ahimè vana, nonostante la forza degli argomenti sollecitati. Tra l'altro la SSE, destinata ad accogliere le apparecchiature per la trasformazione dell'energia, sarà collocata a stretto ridosso delle abitazioni al posto di un apprezzata area verde, in conformità ad un progetto deliberatamente sottratto alla prescritta procedura della Valutazione d' Impatto Ambientale (Via), di cui all art. 3 della Legge 211/1992 che ha disposto il relativo ingente finanziamento. Ciò, benché a Montesilvano il cantiere per la realizzazione del nuovo tratto di strada parco tra via Marinelli e viale Europa sia fermo da oltre un anno, forse nelle more di definire la consistenza del sottofondo stradale, a mio giudizio strutturalmente inidoneo a sopportare il peso rilevante dei rotabili, e siano tuttora non risolte le difficoltà d'instradamento dei mezzi sulle arterie di entrambi i comuni interessati. Nel merito, le dimensioni sovradimensionate del mezzo prescelto (Phileas) rispetto alle effettive esigenze trasportistiche, destinato tra l'altro a viaggiare per una parte del percorso in promiscuità con gli altri veicoli, finiranno per procurare disagi alla mobilità cittadina e persino alla qualità dell'aria che si vorrebbe viceversa migliorare con l'impianto in corso d'opera. Giova peraltro ribadire che il rotabile, effettivamente dotato di trazione ibrida elettrica innovativa per l'Italia, ha un costo d'acquisto ben più elevato di un filobus tradizionale proprio perché consente di risparmiare sull'investimento in infrastrutture, cioè a dire che non necessita delle linee aeree per la captazione dell'energia come del resto accade nelle Città, invero poche, che lo hanno adottato: l'affermazione appartiene incredibilmente all'amministratore delegato della Vossloh Kiepe, che partecipa all'Ati appaltatrice, ingegner Maurizio Bottari. Tanto valeva, allora, acquisire un filobus tradizionale con costi di acquisto e di gestione e manutenzione sensibilmente più contenuti. Per tali fondate ragioni rimane vivo lo sgomento dei cittadini, increduli al cospetto di un'opera pubblica i cui lavori proseguono ancorché le criticità che la caratterizzano siano state segnalate da lungo tempo dalle Associazioni a tutte le Istituzioni coinvolte e finanche alle Autorità di controllo, ciascuna per i rispettivi profili di competenza. Al perdurare dell'inerzia, si ripeterebbe la pessima esperienza che ha riguardato l'analogo sistema di trasporto appartenente alla categoria dei tram su gomma, Civis nella Città di Bologna, laddove l'intervento riparatore - di recente adozione - è sopravvenuto fuori tempo massimo, col peggior impiego possibile delle risorse disponibili, oltre ai danni ambientali e patrimoniali conseguenti a un investimento pubblico improduttivo e per nulla ponderato.

Cordiali saluti.

Ivano Angiolelli Pescara