

«Nove ragioni per dire no alla filovia». La federazione Città vivibile presenta alla Regione le osservazioni allo studio della Gtm. Sorgentone: si riparta da zero

PESCARA Un vizio di legittimità formale, unito alla mancata condivisione della popolazione e al timore che il passaggio di Filò sulla strada parco finirà per produrre rallentamenti al traffico e un pericoloso aumento delle polveri sottili nell'aria, spinge i cittadini riuniti nella federazione Città vivibile a presentare alla Regione una serie di osservazioni allo studio preliminare ambientale della Gtm. Il comitato regionale di coordinamento sulla Valutazione di impatto ambientale (Via), chiamato ad esprimersi in merito allo screening «in sanatoria» della Gestione trasporti metropolitani - ente appaltante del maxi progetto costato 31 milioni di euro per un percorso di appena 8,5 chilometri (dai Grandi Alberghi di Montesilvano alla stazione centrale di Pescara) - dovrà tenere conto di nove punti su cui si basa la contestazione di cinque delle associazioni civiche che macinano il numero maggiore di iscritti tra Pescara e Montesilvano: Strada Parco, presieduta da Mario Sorgentone, No elettrosmog di San Silvestro, guidata da Lorenzo D'Andrea, l'Associazione armatori, rappresentata da Dionisio Gasparroni, No cementificio, gestita da Marina Scurti e Carrozzine determinate d'Abruzzo con a capo Claudio Ferrante. I nove punti contestati e la raccolta firme. Sono sintetizzate in nove punti le obiezioni dei cittadini che hanno preso parte agli incontri organizzati dalla federazione Città vivibile che riunisce le cinque associazioni. Il documento, che passa al setaccio le debolezze dell'appalto, esaminando nel dettaglio quello che in gergo tecnico viene definito «impianto di trasporto pubblico locale a tecnologia innovativa», è stato protocollato e consegnato al comitato regionale Via venerdì scorso, quindi entro il 31 marzo, termine stabilito per la scadenza delle osservazioni dei cittadini, delle associazioni e dei comitati. Contemporaneamente, sul tavolo del comitato Via, sono arrivate ben 2.388 firme di altrettante persone che da anni si battono per dire no al passaggio del filobus sull'ex tracciato ferroviario. I nomi e i cognomi sono quelli dei rappresentanti, degli iscritti e dei simpatizzanti delle varie organizzazioni che, negli anni scorsi, si sono opposti all'avvio dei lavori sulla strada parco attraverso una serie di manifestazioni, gazebi e proteste eclatanti. Le firme, raccolte in una manciata di giorni, accompagnano un'altra serie di osservazioni: quelle presentate dal Wwf attraverso i delegati Augusto De Sanctis e Loredana Di Paola. Dopo il parere della Commissione Europea, che ha inserito il filobus nell'elenco dei mezzi a guida vincolata per i quali la legge prevede la Via, come treni, tram e funivie, e in seguito allo stop ai lavori di realizzazione del tracciato, adesso la richiesta comune è di «abbandonare un progetto errato, rigettare lo studio preliminare ambientale a sanatoria e ripristinare lo stato dei luoghi». Vizio di legittimità. Il primo punto contestato riguarda appunto la mancata presentazione dello studio di impatto ambientale al momento della richiesta del finanziamento. «Un vizio di legittimità», scrivono i cinque rappresentanti della Federazione, «che travolge tutti gli atti del procedimento, che dovrebbero aver precedere lo screening: approvazione del progetto e conferenza dei servizi». Danni alla flora e al paesaggio. Attualmente, con i lavori completati per circa l'80 per cento, sono stati abbattuti 8 palme, 10 pini e 391 metri quadrati di aiuole, per far posto alle fermate lato mare di Filò. E non è tutto: prima del posizionamento dei cavi aerei di alimentazione, dovranno essere deramificati circa 100 alberi. Il «grave danno ecologico inferto ad una zona così ricca di vegetazione» si esplicita in «una soluzione estremamente impattante». «Qualificare come arredo urbano», scrivono, «una gabbia di pali e fili sospesi è semplicemente tragicomico. Si tratta invece di una violazione delle valenze architettoniche e paesaggistiche». Impatto con la popolazione. Dall'avvio della gara d'appalto, fino all'inizio dei lavori, Filò è stato accompagnato da una serie di polemiche e manifestazioni, tra cui le petizioni del 2008 e del 2009, gli scioperi della fame e la class action. La popolazione contesta «una filovia anni Trenta, con pali e fili e un mezzo lungo 18,5 metri» che va a stravolgere la funzione sociale della strada parco, indicata come «luogo di aggregazione, passeggiata e fruizione del tempo libero, specie per anziani, bambini, disabili,

pedoni e ciclisti». «Fino al momento dell'inizio dei lavori», si legge sulle osservazioni della Federazione, «la popolazione è stata esclusa da ogni forma di partecipazione, informazione o chiarimenti. Le richieste di accesso agli atti, presentate dall'associazione Strada parco e da privati cittadini, sono state respinte dalla Gtm con motivazioni pretestuose». La natura del tracciato. Il «bacino di utenza modesto» e l'assenza di parcheggi di scambio si accompagna alla promiscuità tra mezzo pubblico e traffico privato in coincidenza delle aree a maggiore traffico, ai 20 incroci e agli altrettanti impianti semaforici e al marciapiedi lato mare largo 90 centimetri invece dei 150 regolamentari. La deviazione della pista ciclabile, in corrispondenza delle fermate e la presenza di barriere architettoniche che impediscono il passaggio delle carrozzelle «interferiscono negativamente sulla mobilità». La capacità di trasporto di 800 passeggeri all'ora, in entrambe le direzioni, che arrivano a 2.000 nelle ore di punta, è considerata «una previsione fantasiosa». Qualità dell'aria. «Il mezzo prescelto», si legge infine, «nel tratto promiscuo è con alimentazione a gasolio e, considerando gli inevitabili rallentamenti e le fermate, contribuisce non poco ad aggravare l'inquinamento dovuto al traffico. Oltre all'aumento di emissione di sostanze inquinanti c'è il pericolo di inquinamento elettromagnetico».

