

Adesso la Regione ha 45 giorni di tempo per le osservazioni. I punti critici dello studio della Gtm sono corredati da 2380 firme. «Ma anche il percorso ciclabile è insicuro»

PESCARA In allegato allo «studio preliminare ambientale» predisposto dalla Gestione trasporti metropolitani (Gtm) per il sistema di trasporto pubblico locale elettrificato a tecnologia innovativa Pescara-Montesilvano sono arrivate una valanga di osservazioni. Il comitato regionale di coordinamento sulla Valutazione d'impatto ambientale (Via) ha 45 giorni di tempo per esaminarle e decidere se accoglierle o rigettarle. Il conto alla rovescia è scattato il 31 marzo scorso e quindi per metà maggio dovremmo essere in grado di sapere se il progetto della filovia può andare avanti oppure se i lavori devono considerarsi definitivamente interrotti. Il terzo scenario che potrebbe profilarsi è che il comitato di coordinamento Via possa approvare il progetto, obbligando però la Gtm ad adottare una serie di prescrizioni per mettersi in regola con le leggi sulla mobilità sostenibile. Al momento il cantiere per la predisposizione e l'adeguamento del tracciato è fermo da circa sei mesi (il 23 ottobre scorso la Gtm presieduta da Michele Russo è stata costretta a dare lo stop agli operai), mentre la sistemazione delle pensiline e la palificazione sono state completate per l'80 per cento. Il rischio, se venissero accolte le osservazioni, è un nuovo sperpero di denaro pubblico. «Ogni palo sistemato lungo il tracciato», rende noto Ivano Angiolelli, uno degli oppositori a Filò, «costa 3 mila euro. Si arriva così a una spesa di più di 600 mila euro. Un milione e 300 mila euro è costato l'interramento dell'elettrodotto. A questi si aggiungono i costi per la sistemazione delle pensiline. Ma il danno patrimoniale è contenuto, perché queste tre voci rappresentano gli unici sprechi, visto che i mezzi non sono stati ancora acquistati». Secondo Angiolelli, le opere di urbanizzazione come la demolizione del muraglione della ferrovia, nei pressi dell'ultimo tratto della Strada parco, rappresentano «opere utili all'intera città, indipendentemente dal passaggio o meno del filobus». Tutte le criticità del progetto sono state messe nero su bianco e sono state presentate entro il 31 marzo, corredate da 2.380 firme. Lo «studio preliminare ambientale» della Gtm è stato infatti pubblicato sul Bura il 13 febbraio scorso. Le osservazioni formano complessivamente sei differenti dossier, tutti a corredo dello studio preliminare ambientale che dovrà essere esaminato dal comitato Via.

«Ma anche il percorso ciclabile è insicuro»

Denuncia di Pescara bici, diminuiscono gli spazi: «Incroci pericolosi anche per i pedoni»

PESCARA «In tutta Pescara oggi non si arriva a 20 chilometri di piste ciclabili. Tolta la Strada parco, a causa del passaggio della filovia, il dato scende ulteriormente a meno di 15 chilometri. Il conto è presto fatto: 16 centimetri a testa di piste ciclabili per ogni residente». A fare il calcolo tra i chilometri destinati agli amanti delle due ruote e quelli destinati al passaggio delle automobili è Giancarlo Odoardi, presidente dell'associazione Pescara bici. «In base alle norme europee sulla mobilità sostenibile», sottolinea Odoardi con una punta di rammarico, «in ogni città dovrebbe esserci un metro di pista ciclabile a testa per ogni residente. Quindi Pescara dovrebbe avere 120 chilometri destinati alle biciclette. Un'utopia». L'associazione che difende il diritto a una mobilità alternativa, si unisce al coro di no contro il passaggio di Filò sulla Strada parco. I lavori, attualmente completati per l'80 per cento, hanno mostrato come, in alcuni tratti del vecchio percorso della ferrovia, il tracciato destinato ai pedoni coincida con quello delle biciclette. «La realizzazione dell'opera, che avviene a 20 anni dal suo concepimento, procura oggi un grave danno socio-ambientale ai cittadini, sopprimendo un'area di mobilità ciclopedonale, socializzazione e ricreazione unica a Pescara», sottolinea Antonella De Cecco dell'associazione No filovia, «il tracciato è caratterizzato dalla presenza di ben 22 fermate, 19 incroci e 152 semafori che rallenteranno inevitabilmente la circolazione veicolare mare-monti, peggiorando la qualità dell'aria». Secondo i comitati civici, inoltre, il

percorso è inadeguato poiché «il capitolato d'appalto non prevede alcuna voce di spesa per l'indispensabile consolidamento strutturale della Strada parco, la cui composizione risulta inidonea al passaggio di un mezzo che pesa circa 26 tonnellate a pieno carico». «Sono esclusi dal capitolato», scrivono nelle osservazioni presentate al Comitato Via, «persino i costi di installazione delle barriere fisiche di protezione (previste dalle prescrizioni ministeriali) da applicare su entrambi i lati del tracciato per impedire, a fini di sicurezza, i pericolosi attraversamenti pedonali se non nei pochi punti consentiti da appositi segnali semaforici».

