

Filobus con pali e fili «Almeno due anni per vederli passare». L'ingegner Fabiani (Tua) ascoltato al Comune, tanti rischi sull'iter, ma si va avanti. I dubbi del comitato anti filovia

La filovia si farà con pali e fili, i mezzi in sostituzione del Filò saranno alimentati a energia elettrica anche sui tratti scollegati dalla rete grazie alla disponibilità di potenti batterie, dunque non più ibridi a gasolio. Ma per bene che vada passeranno almeno due anni prima di vederli passare sulla strada parco da Montesilvano a via Pellico, a Pescara. «Sempre che non ci siano ricorsi o altri intoppi» è stata la premessa dell'ingegner Fabiani, responsabile del procedimento, in audizione ieri nella commissione Grandi Infrastrutture presieduta da Francesco Pagnanelli. In sala commissioni anche esponenti del comitato "Strada parco forever", tutt'altro che soddisfatti per l'esito dell'incontro.

«L'ingegnere ci ha esposto una situazione che negli anni si è complicata al punto che è difficile oggi dire se e quando mai vedremo il filobus sulla strada parco» ha commentato il presidente Pagnanelli. Scetticismo condiviso dai consiglieri Masci e Antonelli (Pescara futura e Forza Italia) ma nessun dietrofront: «Si va avanti perché sono già stati spesi 14 milioni e perché il progetto è condiviso: se pure a chiacchiere qualcuno in passato ha alzato i toni, nessuno ha mai voluto davvero fermare la filovia». Si punta dunque a portare avanti l'opera «ma ci sono finanziamenti per 2 milioni e mezzo bloccati al ministero in seguito a una richiesta di chiarimenti inviata dal vice sindaco Del Vecchio: fondi legati a un mutuo che ci costa 200mila euro l'anno di interessi» hanno aggiunto i due esponenti di centrodestra.

Il primo passo consiste nella risoluzione consensuale del contratto con la Alpic, azienda subentrata alla Balfour Beatty, attraverso un arbitrato. «Va fatto un passaggio tra Regione, Ministero e Cipe per la conferma dei finanziamenti e nel frattempo definiremo il capitolato di gara: bando e aggiudicazione dovrebbero richiedere qualche mese - ha spiegato l'ingegner Fabiani della società Tua -, ma si prevedono tempi non brevi per la fornitura dei nuovi mezzi, ancora da costruire, e che non saranno a guida vincolata: ne abbiamo previsti dieci da 18 metri e poi altri da 12 metri. Per i lotti successivi c'è stato un assottigliamento di risorse Fas, sono rimasti 500mila euro per la progettazione per i tratti fino all'Università e poi all'Aeroporto».

LE OSSERVAZIONI DEL COMITATO Il comitato Strada parco forever confida in una verifica attenta del consiglio comunale sulle scelte da intraprendere. Quanto agli aspetti tecnici, contesta più punti: «La strada parco necessita del rifacimento integrale del sottofondo stradale in modo da renderlo idoneo a supportare il traffico pesante, oltre agli improcrastinabili lavori di adeguamento dei marciapiedi, della pista ciclabile, della sagomatura delle 40 banchine di fermata». In tema di sicurezza, esprime dubbi sulla larghezza della carreggiata, «limitata a 7 metri», sulla mancanza del sistema a guida vincolata, sulle difficoltà di accesso ai disabili «per la presenza di insuperabili barriere architettoniche diffuse». Meglio sarebbe, hanno detto, guardare ai mezzi all'avanguardia oggi proposti sul mercato per il trasporto pubblico «si veda l'esempio di Londra».