

Trasporto pubblico, CONTRARI - Strada parco e Filovia, 25 anni dopo ripetuti gli stessi errori di Ivano Angiolelli

Egregio Direttore, nel 1992, in forza della legge n. 211 appena promulgata, il dottor Tullio Tonelli, all'epoca direttore della GTM, aveva immaginato di trasportare 11,5 milioni di passeggeri l'anno sulla filovia convenzionale di 23 km in corso di progettazione da Silvi a Francavilla al Mare. Un dato di pura fantasia, sovrastimato, funzionale a persuadere il CIPE credulone nel finanziare l'opera strategica con la bellezza di sessanta miliardi di vecchie lire. Otto anni dopo, nel 2000 appunto, il sogno svanì miseramente, sia sulla resistenza dei più nei confronti di un sistema di trazione già allora giudicato obsoleto e ad eccessivo impatto ambientale, sia - soprattutto - per l'accertata indisponibilità del territorio a garantire l'intero percorso riservato in sede protetta, tipico dei sistemi TPL collettivi nella funzione di metropolitana veloce di superficie. Nondimeno, pur di non rinunciare al ghiotto finanziamento indebitamente accordato, GTM decise di concentrare l'investimento nella sua interezza sulla tratta ridotta Montesilvano - Pescara, di soli otto km, di cui sei in sede protetta, inventando di sana pianta il veicolo più innovativo, più costoso e più confortevole al mondo, l'olandese PHILEAS in versione prototipo, segnando, in tal modo malamente, il destino irreversibile dell'ex tracciato ferroviario, nel frattempo trasformato in viale ciclo pedonale, da un ventennio largamente apprezzato dai cittadini. Basando la scelta tecnica sul presupposto infondato che la tratta interessata, benché ridotta a un terzo del percorso originario, avrebbe in ogni caso garantito una capacità di trasporto di otto milioni di passeggeri l'anno, vale a dire il settanta per cento degli 11,5 milioni stimati per l'intero tragitto Silvi - Francavilla al Mare. I cittadini, più cauti e riflessivi, difendono a loro volta strenuamente il viale nella funzione sociale nel frattempo acquisita, quale fonte sicura e infungibile di benessere diffuso e collettivo, in un quartiere ricolmo di cemento opprimente, dilagante e disordinato. E sappiamo tutti come è andata banalmente a finire. Per nulla pago, il dottor Tonelli - presidente dell'azienda regionale unica dei trasporti - vorrebbe ora impiegare sul viale bus a metano di diciotto metri di lunghezza, sui quali trasportare, ancora una volta, sette milioni e mezzo di passeggeri l'anno (!), ossia trentamila al giorno per ciascuna delle 250 giornate lavorative del calendario gregoriano. Così da procurare ricavi insperati fino a otto milioni di euro l'anno, rivenienti dalla vendita di altrettanti titoli di viaggio, indispensabili per risanare l'insussistente bilancio aziendale. Il viale sarebbe lasciato, nei fine settimana, nella disponibilità di ciclisti e pedoni: i quali disdegnano di ringraziarlo, ben consapevoli dell'impraticabilità tecnica ed economica di quella soluzione. C'è il ferro a due passi, per la metropolitana veloce di superficie. Mentre il resto del mondo ha capito da un pezzo che il futuro della mobilità sostenibile passerà attraverso la diffusione capillare del più antico e intelligente vettore a due ruote: la bicicletta!

Ivano Angiolelli