



L'OPERA ANCORA INCOMPIUTA » LA CACCIA AI FONDI Piano per il futuro della filovia «È folle puntare al 2° e 3° lotto»

Il Comitato Strada parco Bene comune contesta l'affidamento dei tre incarichi da 177mila euro per progettare l'allungamento del tracciato su corso Vittorio e viale Marconi: «Bisogna togliere i pali»

di **Pietro Lambertini**

► PESCARA

La prima reazione al piano dell'amministrazione Masci per allungare la filovia fino al tribunale e all'università d'Annunzio passando su corso Vittorio Emanuele e viale Marconi e, ancora, dal terminal bus fino all'aeroporto, arriva dal Comitato Strada parco Bene comune: «Una vera e propria follia amministrativa». Una presa di posizione prevedibile quella del presidente **Ivano Angiolelli** e del vice **Maurizio Biondi**, da sempre contrari alla filovia: «Occorre rimuovere pali e fili dalla strada parco, mettere in sicurezza, se possibile, il tracciato non collaudato dall'unico ente legittimato a farlo e consentire l'utilizzo promiscuo con la mobilità dolce. Un compromesso», dicono, «che non comprometterebbe il futuro urbanistico della città per i prossimi

cinquant'anni».

Nell'attesa del debutto della filovia ideata nel 1992, che dovrebbe avvenire «entro il 31 dicembre del 2025» secondo le previsioni della Tua, l'amministrazione Masci prova a gettare le basi per «realizzare il completamento del sistema di trasporto rapido di massa ad impianti fissi» e va a caccia dei fondi messi in palio dal ministero delle Infrastrutture per il potenziamento del trasporto rapido di massa. Il Comune ha affidato tre incarichi da 177mila euro per presentare la candidatura di Pescara, entro il prossimo 30 maggio, a un bando ministeriale. L'obiettivo di Masci è trovare «un finanziamento idoneo e sufficiente a realizzare il 2° e 3° lotto dell'opera infrastrutturale realizzata presso via Castellamare, ossia della filovia Pescara-Montesilvano». Gli incarichi sono andati allo studio Via Ingegneria srl di Roma

(113.944,43 euro), alla società Proger spa di Pescara (25.376 euro) e all'ingegnere **Andrea Carlucci** di Roma (38.063,76 euro).

«Il pool di professionisti esperti», commentano Angiolelli e Biondi, «è chiamato a gonfiare i numeri dei passeggeri trasportabili, ma non è detto che la spunteranno nei confronti di realtà urbane molto più attrezzate della nostra. C'è il precedente andato male nel 2021, bocciato dal ministero per l'insussistenza dei dati trasportistici non in linea con quelli tipici dei sistemi della specie. Se gli evanescenti addetti ai lavori non si fossero dimostrati incapaci di gestire la complessità della filovia, lo studio non sarebbe una cattiva idea per Pescara; lo studio dovrebbe necessariamente stabilire quali sono i "pro e i contro" di un'eventuale prosecuzione della filovia rispetto al brt tradi-

zionale con mezzi elettrici ad alta capacità che oggi surclassano le vecchie bretelle a nocumento del territorio e del paesaggio».

Il Comitato Strada parco Bene comune va avanti: «Sarebbe peraltro necessario e opportuno integrare lo studio con un'analisi puntuale della sosta e dei parcheggi scambiatori al servizio delle tratte future ipotizzate. Uno studio utile, soprattutto in un'ottica partecipativa. Ma, per fortuna, non è per nulla scontato l'esito finale dell'accesso subitaneo ai finanziamenti Cipess. Resta ferma», dicono Angiolelli e Biondi, «l'ennesima figura barbina volta a illudere ancora una volta i pescaresi: a gennaio 2022 con i cinque Rampini E80 che non potevano varcare il confine a Le Naiadi, oggi con 180 corse al giorno di bus elettrici destinati evidentemente altrove, che - senza collaudo Ansfisa - hanno azzerato anzitempo l'unico corridoio verde della città».



Le idee del Comune già bocciate nel 2021 per l'insussistenza dei dati di trasporto. Adesso, è necessario salvare l'unico corridoio verde della città



Maurizio Biondi, vice presidente del Comitato Strada parco Bene comune. A sinistra, le prove del filobus. Il mezzo dovrebbe debuttare entro il 2025