

Filovia: il WWF scrive agli Enti- una soluzione per non perdere i finanziamenti è possibile

Filovia: il WWF scrive agli Enti- una soluzione per non perdere i finanziamenti è possibile

Nuovi mezzi sulle strade attualmente percorse dalle auto, un controsenso per la mobilità sostenibile ostacolare pedoni e ciclisti che usano la strada parco.

Il mezzo pubblico ecologico deve togliere le auto dalle strade e non ostacolare pedoni e ciclisti! L'attuale progetto della Filovia Pescara-Montesilvano non funziona non solo perché viziato proceduralmente e sbagliato tecnicamente ma perché è un vero e proprio controsenso, visto che toglie spazio proprio agli spazi già dedicati a pedoni e ciclisti.

Per questo il WWF, con un'articolata lettera inviata agli enti preposti, rilancia su un utilizzo responsabile delle ingenti risorse economiche impiegate per l'attuale progetto della Filovia, certificando così l'esistenza di concrete alternative progettuali utili per non perdere i finanziamenti.

La filovia è un'opera fortemente viziata e impossibile da salvare e sanare (già la necessità di ricorrere a questo verbo la dice lunga sulle modalità che hanno contraddistinto questo appalto). **Eventuali tentativi dell'ultim'ora acuirebbero solamente lo scontro nelle aule della giustizia amministrativa, creando problemi anche al secondo e terzo lotto in via di progettazione preliminare.**

Il WWF per questo si assume la responsabilità di indicare agli enti pubblici soluzioni concrete per recuperare il finanziamento ed impiegarlo per un progetto di trasporto pubblico più idoneo sia per questo primo lotto che per i successivi.

Secondo l'associazione il nuovo progetto del primo lotto Montesilvano-Pescara dovrà prevedere:

- 1- cambio di percorso
- 2-eliminazione dell'elettrificazione dei tracciati
- 3-sostituzione del mezzo Phileas

Una buona alternativa consisterebbe nel passaggio del veicolo sulla Riviera in sede propria (previa chiusura totale o parziale della strada). Una tale soluzione eliminerebbe le intersezioni con le traverse (numerose sul tracciato Strada Parco), con la scontata riduzione delle emissioni da parte delle auto in fila e della perdita di tempo/lavoro dei cittadini incolonnati; si eliminerebbe, inoltre, il gravissimo e altrimenti difficilmente risolvibile problema delle barriere architettoniche, presenti lungo tutto l'ex-tracciato ferroviario in acclarato contrasto con la normativa comunitaria, nazionale e regionale, nonché con la Convenzione ONU per i diritti delle persone con disabilità.

Considerato il flusso turistico estivo, un mezzo ibrido sulla Riviera, oltre che qualificarla a livello ambientale, garantirebbe anche un movimento di viaggiatori molto superiore, recando nel contempo un utile servizio a turisti e cittadini. Senza necessariamente prendere i numerosi esempi, pur presenti nelle città europee, basta citare il caso del Comune di Riccione (stazione turistica internazionale) che ha chiuso al traffico la sua frequentatissima Riviera permettendo solo il passaggio a mezzi ecologici e ciclopedonali.

Nella stagione invernale si potrebbe pensare ad una soluzione ad anello, prevedendo il passaggio del mezzo, in sede dedicata, in un senso di marcia sulla Riviera con ritorno sulla Nazionale adriatica Nord- Viale Bovio.

Tali possibili soluzioni determinerebbero un sicuro vantaggio in termini di emissioni in quanto, al contrario delle teorie sin qui espresse (e mai dimostrate) dalla GTM, per migliorare davvero la

qualità dell'aria occorre ridurre il numero delle autovetture in circolazione! Tutte le città che hanno risolto i problemi di mobilità e di inquinamento lo hanno fatto togliendo spazio e sostituendosi alle auto e non, come accadrebbe con l'attuale progetto della Filovia sulla strada parco, intralciando pedoni e biciclette.

Sacrificare l'unico asse ciclopedonale integrato, che collega Montesilvano a Pescara, lasciando inalterata la circolazione delle auto private negli altri assi stradali (Riviera-Nazionale Adriatica-Viale Bovio), in più senza creare vie dedicate alle linee di autobus esistenti (onde garantire tempi certi di percorrenza), non risolve il problema, anzi, lo aggrava, visto che attualmente sono migliaia le persone che usano la strada parco muovendosi in modo ecologico.

La soluzione proposta, viceversa, stimolerebbe l'uso dei mezzi pubblici e toglierebbe, di fatto, un gran numero di automobili dalla strada, diminuendo di conseguenza il carico di emissioni inquinanti. Ovviamente, il servizio dovrà essere efficiente e continuo.

Paradossalmente in questi giorni aumenta la protesta e il disagio dei lavoratori del settore e degli utenti per la riduzione considerevole delle corse degli autobus, cosa che non favorisce certo la diffusione del trasporto pubblico. Se si riducono le corse dei mezzi esistenti, presumibilmente per i tagli di fondi al settore, non si comprende come si possa garantire la gestione e manutenzione del nuovo mezzo, tra l'altro molto costoso sia nell'acquisto sia negli oneri di esercizio!

Tali soluzioni sono praticabili però a condizione che si elimini qualunque elettrificazione dei tracciati. Ciò ridurrebbe notevolmente i costi d'impianto e preserverebbe la possibilità di modificare i percorsi secondo la stagione e le esigenze trasportistiche del momento. Tra l'altro, eliminare l'elettrificazione comporterebbe svantaggi minimi in termini di emissioni/km - considerando che l'elettricità usata comunque viene prodotta con il mix di fonti del sistema elettrico italiano (quindi con emissioni) e che tale vantaggio si avrebbe per pochissimi km - comporterebbe invece un enorme risparmio che potrebbe essere impiegato per allungare la linea, (ad esempio, arrivando a Silvi tramite la realizzazione dei due nuovi ponti su Piomba e Saline), realizzare sedi riservate, migliorare l'efficienza e, in definitiva, il rapporto costi-benefici sia dal punto di vista sociale che ambientale.

In secondo luogo il WWF propone la sostituzione del mezzo scelto attualmente, il prototipo Phileas, nell'inedita e niente affatto innovativa versione bimodale elettrico-gasolio, col più evoluto CITEA Euro 6 disponibile nella versione più leggera da 12,50 metri, prodotto dalla medesima ditta del Phileas, esercitando, come avvenuto a Verona, le facoltà offerte dalle clausole di salvaguardia e garanzia di cui all'art. 10 del Capitolato d'appalto, ove è stabilito che - ai sensi della Legge n. 109/1994 - sono ammesse varianti dovute alla "*intervenuta possibilità di utilizzare materiali, componenti e tecnologie non esistenti al momento della progettazione che, senza aumento dei costi, comportino miglioramenti della qualità dell'opera*". Questa soluzione è possibile anche perché i mezzi non sarebbero stati ancora acquistati e pagati, come dichiarato pubblicamente dai responsabili del procedimento.

Ostinarsi a difendere la scelta del Phileas in versione bimodale non trova alcuna rispondenza logica: dopo tanto declamato impiego di alta tecnologia, con un **investimento che supera di tre volte quello di una filovia tradizionale**, ci ritroveremmo nei fatti un filobus convenzionale sulla tratta riservata, dal consistente impatto ambientale sullo stato dei luoghi, che si trasforma addirittura in un normale autobus a gasolio nel centro cittadino, per di più ad **altissimo consumo di carburante (1 litro/Km)**.

Mentre il CITEA consentirebbe risparmi nei consumi di energia dichiarati dalla stessa ditta costruttrice, fino al trenta per cento rispetto al Phileas in versione originale.

Tale avanzata tecnologia, innovativa per l'Italia, è parimenti finanziabile dalla L. 211/1992, a prescindere dall'installazione o meno delle linee aeree elettrificate. Lo conferma lo stesso presidente della GTM Michele Russo che proprio davanti al comitato VIA (vernale della seduta del 18-07-13) ha dichiarato "...il CIPE non ha subordinato il finanziamento alla guida vincolata in quanto con la L. 211/92 sono state finanziate altre opere come scale

mobili, BUS, etc.”.

Il cambio del rotabile comporterebbe inoltre altri vantaggi di non poco conto:

-le ridotte dimensioni della versione a due assi di 12.50 m. consentirebbero un più agevole instradamento del veicolo anche nelle vie cittadine più anguste; inoltre, essendo meno ingombrante del Phileas, non richiederebbe l'applicazione delle **boe magnetiche** annegate nel fondo stradale, utilizzate soltanto a ridosso delle banchine di sosta per favorire l'accostamento a raso della pedana del veicolo alla banchina stessa;

-non appartenendo alla categoria BRT (*Bus Rapid Transit*), il CITEA non necessiterebbe poi della "**omologazione ferroviaria**", prescritta viceversa per il Phileas e fin qui mai conseguita. Escluderebbe l'applicazione delle barriere fisiche di protezione su entrambi i lati della carreggiata del percorso dedicato. Non da ultimo, essendo in progetto due nuovi lotti, la scelta di un mezzo così poco versatile come il Phileas, per il primo lotto, costituirebbe un vincolo in senso negativo, determinando la scelta di percorsi e infrastrutturazione su ampi tratti della città.

Probabilmente l'aspetto procedurale più rilevante di questa soluzione alternativa è che permette di non dover chiedere alcuna sanatoria in quanto un'opera con queste caratteristiche sarebbe esclusa in radice dalla procedura di V.I.A.

Se si aggiunge, poi, che il sistema automatico di "guida magnetica vincolata" non ha ancora conseguito, come già detto, la prescritta "omologazione ferroviaria", è facile prevedere come il sistema TPL pescarese possa rivelarsi persino inidoneo a conseguire il "**Nullaosta definitivo per la Sicurezza**", per la regolare entrata in esercizio dell'impianto in condizioni di sicurezza per passeggeri, ciclisti e pedoni (vedi caso CIVIS di Bologna dove 49 rotabili sono abbandonati, perché inservibili, nei depositi della società "TPER").

A rafforzare la convinzione dell'associazione che una modifica progettuale è possibile è il caso della metropolitana di superficie de L'Aquila attualmente in dismissione: di recente il Ministero dei Trasporti ha autorizzato l'utilizzo del residuo importo disponibile sul finanziamento originario di 30 milioni di Euro, pari a 6,5 milioni, per l'acquisto di bus elettrici da impiegare subito in esercizio.

Il WWF e i cittadini che si stanno opponendo a questa opera auspicano che a Pescara si possa avere al più presto un sistema integrato di trasporto pubblico ma che sia veramente innovativo, effettivamente utile alla collettività, con riguardo dell'aspetto costi/benefici, adottato con una modalità partecipata e soprattutto con procedure legittime che assicurino la trasparenza amministrativa. A tal fine riteniamo che l'Assessorato regionale ai Trasporti debba urgentemente convocare una riunione per avviare l'opera verso le soluzioni da noi prospettate.