

Pescara si divide sulla filovia

PESCARA. Una questione lunga 20 anni. Risale al 1992 il progetto di recupero dell'ex tracciato ferroviario (ora spostato più a monte, in soprelevato), con l'obiettivo di disporre di un percorso verde dedicato a pedoni, bici e a un mezzo veloce a impatto zero (un bus su gomma a propulsione elettrica) in grado di collegare l'area metropolitana nel tratto di circa 30 km che va da Silvi (Teramo) a Francavilla (Chieti) passando per Pescara. Bacino d'utenza stimato: 250.000 persone.

Dalle battute iniziali, tavoli tecnici, conferenze di servizi e protocolli d'intesa, attraverso i più svariati progetti (sopraelevate, monorotaia, tapis roulant, ecc.), poco si è mosso, ma a mutare decisamente è il valore che la gente ha man mano attribuito alla «strada-parco» che negli anni si è trasformata in un aggregatore sociale, luogo per eccellenza dell'attraversamento urbano, del passeggio e delle attività sportive.

Finanziato con fondi Cipe nel 1995, e solo nel 2006 appaltato alla Balfour Beatty (multinazionale inglese leader nell'infrastructures services), il progetto, di cui per ora sono stati realizzati appena gli 8 km del primo dei cinque lotti previsti, ha visto alla fine di settembre l'apertura dei cantieri per l'elettrificazione, e intanto esplose la protesta di chi da anni contesta l'opera. Le ragioni del no riguardano i timori (piuttosto infondati) di svalutazione degli immobili, la scarsa trasparenza nella gestione dell'opera (il progetto esecutivo è ancora segreto!), l'assenza di documentazione, a partire dalla Via mai redatta. Un'obiezione, quest'ultima, a cui la stazione appaltante Gtm (Gestione trasporti metropolitani) risponde che non si rende necessaria essendo il tracciato privo di rotaie. Inoltre, paiono elevati i costi (31 milioni per il solo primo lotto), tanto che l'Autorità di vigilanza sui Contratti pubblici ha aperto un'istruttoria; e ancora, si rileva il presunto conflitto d'interessi del presidente della Gtm, al contempo titolare dell'agenzia pubblicitaria che promuoverà il nuovo mezzo. Infine, il piano finanziario: una gestione in attivo prevede un'utenza giornaliera di 20.000 persone, ma la cifra è plausibile solo a opera completata.

Le ragioni del sì riguardano invece l'alleggerimento del traffico privato, l'agevolazione dello spostamento pendolare (130.000 i veicoli quotidianamente in entrata), la realizzazione di parcheggi di scambio (in parte già costruiti), l'ecosostenibilità del mezzo e, non ultima, l'implementazione delle piste ciclabile e pedonale, in parte già presenti, parallele al tracciato. A metà ottobre si è svolto l'incontro tra Comune, Gtm e Rfi per trovare un'intesa circa la

progettazione del secondo lotto, che consentirebbe così alla filovia di giungere a sud, fino al Tribunale. Intanto Gtm ribadisce la volontà del ministro delle infrastrutture Matteoli di finanziare in tempi brevissimi il secondo cantiere, da aprirsi in contemporanea alla prosecuzione del primo.

About Author



[Davide Fragasso](#)

Nasce a Pescara nel 1982 dove, senza troppa fretta, nel 2012 si laurea in architettura con una tesi sulla rigenerazione urbana dei quartieri fascisti. Interessato dalle mutazioni urbane e dalla conservazione e trasformazione del patrimonio architettonico è co-fondatore, insieme a colleghi e amici di battaglie intellettuali, del Comitato Abruzzese del paesaggio, impegnato in prima linea nella sensibilizzazione sui temi del paesaggio e dell'architettura. Nel 2009 organizza il workshop internazionale "Metro-Borghi" a cui partecipano le Università di Lubiana, Pescara e della Florida. Dal 2013 è dottorando in architettura con una ricerca sul ruolo del metodo nella pratica professionale e nell'insegnamento dell'architettura. Nel 2014 la sua ricerca è selezionata per il convegno "La ricerca che cambia" - convegno nazionale dei dottorati italiani dell'architettura, organizzata dallo IUAV. Vive e lavora come architetto in Svizzera dove, parallelamente alla professione, coltiva con ottimistica pazienza la propria personale ricerca partecipando a concorsi e convegni senza dimenticare nei ritagli di tempo la passione per la musica, la fotografia e la bicicletta.

[See author's posts](#)

[+](#) **Condividi**