



CeSMoT: bocciatura filovia Pescara è solo ultima disavventura del TPL abruzzese

Comunicato stampa CeSMoT

La recente bocciatura della filovia pescarese ad opera del TAR è soltanto l'ultima delle "disavventure" che da anni segnano il TPL della Regione Abruzzo. Premettiamo con amarezza, senza entrare nel merito delle motivazioni della sentenza, che purtroppo ancora una volta il completamento di un'opera pubblica resta impantanato in ricorsi e controricorsi alla giustizia amministrativa.

Un'eventuale riforma delle procedure di ricorso è materia che esula dal campo del TPL; nello specifico caso di Pescara, in tutta onestà intellettuale, c'è purtroppo da dire che il progetto sin dall'inizio appariva alquanto "fumoso" e di incerta utilità, non solo per la scelta di utilizzare l'ex sedime ferroviario tra Pescara e Montesilvano, ovvero una viabilità leggermente più interna rispetto al frequentato lungomare, ma anche per la decisione di utilizzare l'innovativo (e praticamente mai usato) Phileas, sistema filoviario con guida assistita, piuttosto che una normalissima filovia. Le vicende sono ben note: il fallimento della ditta costruttrice ha costretto a rivedere il progetto originario con tutti i ritardi del caso.

Come CeSMoT vogliamo però ricordare che se Pescara piange, altre città abruzzesi non ridono. A L'Aquila, ad esempio, era prevista una linea tranviaria di tipo Translohr con percorso Coppito/Ospedale - Centro storico - Terminal Collemaggio, per una lunghezza di 7,5 km. I lavori sono stati "funestati" da varie battute di arresto: prima per problemi con la Sovrintendenza, poi per una procedura d'infrazione dell'Unione Europea, fino a bloccarsi a causa di problemi finanziari e per modifiche progettuali al percorso originariamente previsto. Il terremoto del 2009 ha dato il colpo di grazia al progetto causandone l'abbandono: nel 2013 sono iniziati i lavori di smantellamento della linea nonostante fosse già avvenuta la realizzazione del deposito e la posa della rotaia, della linea aerea e delle pensiline nella maggioranza del percorso. Soldi spesi per non avere nulla. Oppure come non dimenticare la tragica storia della filovia di Chieti? Gli impianti vennero chiusi nel 1992 a causa del pessimo stato della rete.



I lavori, invece di durare pochi anni, si trascinarono fino al 2009 quando la linea venne riaperta utilizzando i "nuovi-vecchi" Menarini F201-LU, vetture risalenti al 1985, mentre un regolare esercizio è ripreso solo nel 2013 quando sono arrivate nuove vetture. La tratta fino allo stadio e al nuovo deposito in zona Fiera è inutilizzabile per errori di progettazione. Per non parlare della diramazione per Strada San Martino, mai entrata in servizio. Per lo meno qui, sebbene negli anni siano stati spesi soldi a non finire, si è riusciti a riattivare la linea filoviaria.

Sorvoliamo sulle tristi e note vicende della ex Sangritana, sulle quali andrebbe scritto un romanzo (come spendere tanti soldi per avere solo 14 km di inutile nuova linea e una stazione alla periferia di Lanciano) o le vicende delle linee ferroviarie secondarie (la chiusura al traffico della Sulmona - Castel di Sangro - Carpinone è uno scempio che ancora oggi grida vendetta). Il CeSMoT confida fiducioso in una rapida e positiva conclusione della lunga vicenda pescarese, anche in virtù dell'arrivo dei mezzi e dei soldi finora spesi. Per il futuro auspichiamo che i politici abruzzesi sappiano prendere spunto dagli errori del passato per non rischiare di ripeterli e per dotare finalmente la Regione di un TPL efficace, efficiente ed ecologico.

Comunicato stampa CeSMoT - 14 dicembre 2022

□ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

□ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.