

«La filovia così non va bene. Bisogna cambiare» Alessandrini chiede subito l'aiuto di D'Alfonso

PESCARA Filovia con vista sulla svolta: il sindaco Marco Alessandrini ha scritto una lettera al presidente della Regione Luciano D'Alfonso nella quale rimette in discussione tutto, dall'appalto ai lavori. Alessandrini conclude invocando una revisione completa dell'intervento e prefigurando anche un cambio netto di rotta riguardo i mezzi da utilizzare. Se la filovia è utile e si deve fare, questo è in estrema sintesi il suo pensiero, dobbiamo pensare a mezzi meno impattanti e costosi del Phileas, ad esempio i piccoli bus elettrici. In una nota di quattro pagine, inviata il 23 giugno, il sindaco sottolinea l'esigenza di una rete di trasporto pubblico efficiente e sostenibile che attraversi tutta la città, partendo da Pescara Nord, verso l'Università, e arrivi all'aeroporto mantenendo alti standard ecologici e di servizio. Il primo passo è la richiesta di un tavolo di confronto con la Regione, dopo aver sentito le associazioni dei cittadini e i comitati «per arrivare a una rivisitazione complessiva dell'opera al fine di individuare più proficue forme di investimento delle risorse ancora disponibili». Alessandrini entra subito nel merito: «Questa amministrazione è ben consapevole delle gravi anomalie progettuali e contrattuali che condizionano la realizzazione dell'appalto pubblico della filovia. Cantieri i cui lavori sono stati fin qui eseguiti con lentezza esasperante, e in modo irregolare, dall'Ati appaltatrice delle opere, di cui la Balfour Beatty Rail è capofila, in ciò sostenuta dalla stazione appaltante Gtm e dalla direzione dei lavori, entrambe poco attente alla tutela e al perseguimento dell'interesse generale rappresentato da un sistema di trasporto pubblico locale moderno, innovativo, confortevole, accessibile alle categorie disagiate e, soprattutto, sostenibile dal punto di vista dell'entità dei costi annuali di gestione e manutenzione in esercizio». Un j'accuse in piena regola, quello di Alessandrini, che arriva mentre si attende il verdetto del Tar. Quanto ai costi di gestione del progetto, è il caso di ricordare che tutto nasce dai due esposti alla Corte dei Conti presentati quattro anni fa Camillo D'Angelo, il primo a sollevare la questione della sostenibilità economica della filovia. Poi Alessandrini affronta la questione delle barriere architettoniche, dopo aver visto con i propri occhi quante e quali anomalie esistano sulla strada-parco, e rammenta a D'Alfonso. «Si è pure accertato come, in un apposito sopralluogo condotto in prossimità di via Arno nel Comune di Montesilvano, organizzato dal presidente di Carozzine determinate Abruzzo Claudio Ferrante, Ella abbia potuto verificare direttamente l'esistenza sul tracciato di barriere architettoniche diffuse, talvolta insuperabili, che impediscono l'accessibilità alle banchine di sosta da parte dei concittadini portatori di disabilità». Altro passaggio cruciale riguarda «il problema dell'inadeguatezza strutturale del tracciato, - scrive ancora Alessandrini - ammesso dalla stessa Gtm il 21 maggio dopo due anni di misteri e di giravolte, nei quali è stata tenuta secretata, e tuttora lo è, la relazione tecnica redatta nell'aprile 2012 dalla ditta specializzata Sts Mobile di Ancona che ha curato i carotaggi». Ultima, ma non certo per importanza, «la forte preoccupazione che il sistema prescelto, in analogia a quanto occorso di recente a Douai, in Francia, dove sono stati rottamati dieci Phileas in circolazione, non sia idoneo a conseguire il nulla osta definitivo per la sicurezza, con le prevedibili conseguenze sull'opportunità di preservare i preziosi benefici finanziari». Insomma, Alessandrini ha messo nero su bianco tutto quanto hanno sempre sostenuto associazioni, ambientalisti e semplici cittadini, auspicando che D'Alfonso recepisca in fretta l'input per rivoluzionare l'intero progetto filovia.