

Sulle oscenità della filovia ora piomba il buon senso?D'Alfonso: «salvare il salvabile». Incontro rassicurante in parte per i comitati da sempre molto critici

PESCARA. L'obiettivo era quello di fare il punto dando una parola «certa e chiara» su quello che è stato e quello che sarà. Con queste intenzioni il presidente Luciano D'Alfonso aveva convocato ieri tutti i portatori di interesse che da anni contestano il progetto della filovia di Pescara.

Le premesse sembravano buone perché già nella missiva di convocazione lo stesso D'Alfonso ripercorreva alcuni punti che hanno “distorto” l'iter amministrativo complicato e ombroso e che è stato oggetto anche di una inchiesta giudiziaria che -sebbene archiviata- ha dato conferma di come poco vigili e imparziali siano stati i controlli pubblici sul privato che eseguiva i lavori del primo lotto.

D'Alfonso ha ricordato che il progetto non è mai stato sottoposto al Via, scelta persino suggellata da una ordinanza del Tar. Ma la filovia prevede anche altri lotti i cui progetti preliminari sono rimasti segreti fino ad ora, pur essendo stati elaborati nel 2013 e mai sottoposti al vaglio della Regione e del comitato Via, anche se lo stesso giudizio del Comitato (n.2275/2013) aveva imposto di valutare l'opera nella sua globalità e calcolare il cumulo degli effetti prodotti dai diversi lotti.

ADVERTISING

Poi ad inizio 2015 è arrivato il via libera del Cipe che ha autorizzato l'acquisto di 6 Phileas con motore diesel euro 5 e quindi oggi non più impiegabili, una decisione questa quanto meno “illogica”.

Per fortuna il destino è intervenuto con il fallimento della società costruttrice di quei mezzi (l'Apts) che non percorreranno mai le strade di Pescara.

L'elenco delle stranezze e delle scelte inopportune o onerose ed anacronistiche è lungo ma ieri non c'è stato il tempo per affrontare tutto.

All'incontro in Regione hanno partecipato il sindaco Marco Alessandrini, il vice sindaco Enzo Del Vecchio, il consigliere regionale delegato ai trasporti, Camillo D'Alessandro, il presidente del CdA di TUA, Luciano D'Amico, i tecnici della Regione e i rappresentanti di associazioni di cittadini.

OPERAZIONE VERITA'

D'Alfonso ha voluto fare «un'operazione verità» sulla vicenda che vede il primo lotto dell'opera ancora bloccato dopo il fallimento della società che avrebbe dovuto fornire i mezzi di trasporto lungo l'attuale tracciato della strada parco.

«Sono convinto – ha spiegato il consigliere D'Alessandro - che esista una soluzione che salvaguardi sia la copertura finanziaria che le rigidità contrattuali senza tralasciare l'esigenza dell'utenza di Pescara e Montesilvano e dell'intero comprensorio di avere un vettore che soddisfi la domanda di spostamento. Domanda che esiste e pone la necessità di un parcheggio di scambio a Montesilvano evitando che ogni giorno, solo per esigenze scolastiche, entrino a Pescara circa 80 autobus di studenti, ovvero circa 4000 perone, che impiegano mediamente cinquanta minuti per pochi chilometri, con evidenti ripercussioni negative in termini di inquinamento, traffico e qualità della vita».

«L'indirizzo prevalente emerso oggi», ha riferito D'Alessandro, «è quello di individuare un nuovo vettore alternativo a quello previsto originariamente dalla gara, ovvero un vettore diverso da quello elettrificato. A breve, si terranno ulteriori incontri di approfondimento tecnico anche con riferimento alla sospensione della gara per la progettazione del secondo e terzo lotto, dovendo essere prima chiaro e definito il vettore alternativo. Ogni soluzione dovrà essere rispettosa del principio di normale civiltà, circa l'accesso alla infrastruttura ed l'abbattimento delle barriere architettoniche».

LE CRITICITA' DA RISOLVERE

Molte le criticità e le richieste messe sul tavolo dai comitati.

- Il tracciato riservato al filobus, benché frettolosamente elettrificato, non è stato ricostruito a norma nella struttura del sottofondo stradale onde sostenere, in modo durevole ed efficace, il transito di veicoli pesanti;
- le banchine di fermata, spesso inaccessibili e pure sprovviste del conforme percorso "Loges" per gli ipovedenti, dovranno essere tutte smantellate e rimodulate, giacché costruite a misura del pianale del fallito Phileas, per riportarle all'altezza standard di 15 cm;
- le barriere architettoniche si potranno eventualmente parzialmente eliminare solo sul lato monte, data la mancanza di spazi idonei alla bisogna sul lato mare privo, di fatto, per lunghi tratti, di marciapiedi a norma; così perpetuando il gravissimo vizio originale di un progetto non conforme alla normativa dei lavori pubblici sulla materia sensibile della piena accessibilità al servizio di trasporto pubblico;
- il contratto di fornitura stipulato il 21 maggio 2007, in corso di definitiva risoluzione, non prevede neppure un centesimo per la ricostruzione dei marciapiedi e della pista ciclabile mentre il vetusto impianto d'illuminazione dovrà essere totalmente rimosso e ricostruito.

E poi c'è il problema dell'inquinamento elettromagnetico poiché i fili sono stati posti a brevissima distanza dalle abitazioni.

Al termine dell'incontro parzialmente soddisfatti si sono dichiarati gli esponenti dei comitati intervenuti Claudio Ferrante, Antonella De Cecco, Maurizio Biondi.

I PUNTI FERMI DAI QUALI RIPARTIRE

Il primo punto fermo è quello del cambio del vettore. «Da ciò consegue la rinuncia all'anacronistico sistema filoviario, sia sul percorso riservato della cosiddetta Strada parco, sia sulle principali vie cittadine, compreso Corso Vittorio Emanuele e il Ponte Risorgimento», dicono i comitati.

Altro punto fermo approvato anche dal presidente Tua è la sospensione del bando di gara del 31 ottobre scorso per l'affidamento della progettazione definitiva del secondo e terzo lotto, sempre incentrato sull'applicazione di un sistema filoviario.

Altra speranza è che l'impiego di un nuovo mezzo che si auspica «più versatile» consentirà di individuare percorsi alternativi per permettere di rendere completamente fruibile anche ai disabili l'intera costruenda

opera così recuperando anche la Strada Parco.

«I lavori dell'aula», hanno fatto sapere i comitati «si sono conclusi con l'impegno preteso dai cittadini di convocare a breve un nuovo tavolo di lavoro ove esaminare il progetto complessivo da predisporre a cura della stazione appaltante per la definitiva eliminazione di tutte le barriere architettoniche rilevate sul tracciato. Ovviamente, senza che le soluzioni tecniche adottate rechino pregiudizio alla piena fruibilità e accessibilità al relativo servizio da parte di tutta la cittadinanza, specie quella svantaggiata».

Sembra essere piombato improvvisamente il buon senso sul progetto della filovia, l'unica cosa che era sempre mancata in tutto questo tempo.

La domanda che ora si pone però è: visto che anche le istituzioni convengono (con colpevole ritardo) che il progetto realizzato è poco meno che uno scempio, chi paga il tempo perso, le opere da demolire, i soldi spesi, la mancanza di un mezzo pubblico che doveva esistere già da un decennio e chi pagherà tutti i nuovi lavori?

