

Strada parco preda di vandali e writers. Pensiline distrutte, scritte. E l'asfalto è deformato dalle radici. Quella festa che salutò l'ultimo treno. Trent'anni fa l'addio al tracciato ferroviario, ma la modernità non è mai arrivata

PESCARA I pescaresi la chiamano strada parco ma non è né strada né parco. E' un percorso a ostacoli, tra gobbe di asfalto su quella che nelle intenzioni dei progettisti doveva essere una pista ciclabile, crepe chilometriche, buche, ampi spazi di bitume eroso dai cambiamenti climatici, radici degli alberi che dal basso premono in superficie. Rifiuti. E ancora: allo sguardo del cittadino che attraversa la strada parco quotidianamente appaiono cumuli di immondizia che crescono laddove non ti aspetti, persino a ridosso dell'elegante conservatorio musicale, pozzanghere, panchine divelte in legno che hanno conosciuto tempi migliori, cordoli bianchi spezzettati e abbandonati senza un criterio intorno agli alberi, palme con i rami schiacciati verso terra. Le sfere dei lampioni, piombate sull'asfalto, rotolano di qua e di là trasportate dal vento e risciacquate dalla pioggia. Le pensiline delle fermate di bus, che non si sono mai materializzate, sono prese di mira dai vandali che spaccano vetri e fuggono via. Dura è anche la vita dei disabili che camminando in carrozzella sulla strada parco rischiano di cappottarsi perché l'asfalto è accidentato e gibboso. Un ibrido, la strada parco. Autobus ecologici. Non è strada perché - in attesa dei bus ecologici di nuova generazione e archiviati (forse) progetti più obsoleti - gli unici mezzi autorizzati ad attraversare l'ex tracciato ferroviario che collega Montesilvano a Pescara, 6000 metri, sono quelli della polizia municipale in casi di emergenza (o delle forze dell'ordine in generale per la stessa ragione) e le spazzatrici di Attiva (industria del recupero dei rifiuti) che ripuliscono in continuazione, anche se spesso non si nota, perché la maleducazione dei cittadini è davvero imperante. Strada di catrame. Non è parco perché sul tracciato non c'è l'erba, ma uno strato di catrame che non è stato rinnovato da tempo immemore e che risulta essere dissestato, gonfio e voraginoso. Un calvario per i bikers che si spaccano la schiena su quelle protuberanze, ma anche per i tanti anziani, che non sanno dove poggiare i piedi senza rischiare di torcersi le caviglie e ruzzolare a terra. La strada parco, che taglia in due una porzione di città e che scorre parallelamente al lungomare e a viale Bovio, è amata dai pescaresi perché la considerano il loro giardino personale, forse per via delle file di oleandri che crescono verso l'alto e che separano le corsie. Le buche. Da una parte, il percorso pedonale e ciclabile (lato monte) e dall'altra un'ampia carreggiata, fino a sette metri di larghezza. Percorsi che vengono utilizzati da tutti, nei modi più disparati: in bici, sui pattini, a piedi, sugli skate. Le mamme con le carrozzine fanno la gimkana tra una pozza e l'altra. Buche che diventano un vero tormento per le carrozzine dei disabili, determinate a trovare uno spazio di civiltà. Oasi di pace. Un'oasi di pace, senza traffico e poco smog, a cui i pescaresi non vogliono rinunciare, anche se messo molto male. Per tali ragioni da anni provano a osteggiare l'arrivo dei bus, almeno quelli inquinanti, attraverso le azioni di lotta dei vari comitati spontanei di cittadini che si battono contro i mezzi di trasporto inadeguati. La verità è che i pescaresi farebbero volentieri a meno dei bus sulla strada parco, che considerano patrimonio naturalistico da preservare e difendere come un polmone verde a due passi del centro. La amano tanto, la strada parco, i pescaresi, ma non si capisce per quale motivo gli stessi comitati ambientalisti non guerreggiano abbastanza per vederla sistemata, pulita, rimessa a nuovo e non abbandonata all'incuria e al degrado. Nel 2002, da due anni appena terminati i lavori per la realizzazione della cosiddetta strada parco, nasceva l'associazione omonima guidata dall'ingegner Mario Sorgentone. Il quale da anni si batte, insieme ai comitati Utenti Strada Parco, Fiab Pescara bici e Carrozzine Determinate e altre realtà appartenenti ai comitati Greenway, contro il passaggio della filovia. Mezzi ecologici. Una posizione che ultimamente si è ammorbida da parte dell'associazione che ha dato il consenso, a chi dovrà decidere il futuro dell'ex tracciato ferroviario, al passaggio di mezzi di trasporto più ecologici e meno impattanti dal punto di vista dell'inquinamento ambientale. Sorgentone, con i volontari dell'associazione, è una delle sentinelle della strada parco. Ogni

giorno fotografa gli scempi e mette in archivio. Gli ultimi scatti riguardano il pezzo di strada invaso dai rifiuti vicino al conservatorio D'Annunzio, a due passi della sede dell'associazione Strada parco; gli asfalti rigonfi e crepati all'altezza di via Oberdan , via Gioberti e quello della pista ciclabile (solo sulla carta) zona via Pisacane e via Maroncelli, dove i rami di una palmetta sono schiacciati verso terra. All'altezza di viale Sabucchi rotola una sfera dei lampioni, non si sa se è la stessa che giorni addietro veleggiava dalle parti di via Mafalda di Savoia. Vandali. Nelle vicinanze di via Toti le pensiline delle fermate del bus hanno i vetri rotti dai vandali, così come nei bus stop davanti alle piscine Le Naiadi i cui frammenti di vetro a terra sono stati transennati, nei giorni scorsi, da una pattuglia dei vigili urbani. Infine, le panchine. Di legno, marce, rovesciate, rotte. «Eppure», dice Sorgentone, «nel 2007 ho donato al Comune 3500 euro per ricomprarle nuove. Le panchine non sono mai state sostituite e i miei soldi chissà come sono stati spesi».

Quella festa che salutò l'ultimo treno. Trent'anni fa l'addio al tracciato ferroviario, ma la modernità non è mai arrivata

PESCARA La strada parco nasce su una porzione di tracciato ferroviario litoraneo che nel 1863 giungeva a Castellammare. Il 27 gennaio 1988 una grande festa popolare, con i pescaresi scesi in strada a migliaia, sanciva la fine della vecchia linea e l'inizio dell'avventura della nuova stazione ferroviaria, l'attuale. Nelle prime ore di quel mattino, un treno fece per l'ultima volta il tragitto da Montesilvano a Pescara centrale, attraversando gli spazi dove oggi sorgono le aree di risulta con i parcheggi e le autolinee. E gli studenti del liceo artistico Giuseppe Misticoni colorarono l'ultimo tratto di binario. Una nuova città si ridisegnava, non più separata da una linea di demarcazione ferroviaria. Quel giorno, tra la folla, c'era anche Maurizio Biondi, all'epoca trentenne, oggi presidente del Comitato Utenti Strada Parco (un centinaio di aderenti) che ricorda: «C'erano migliaia di persone in strada, la gioia si toccava con mano. Per i pescaresi fu una liberazione, la gente non ne poteva più dei rumori della ferrovia sotto le finestre di casa e di passaggi a livello che si aprivano e chiudevano. Quel giorno fu festa grande a Pescara, c'era la banda, i palloncini che volavano in aria, ci fu persino una emissione di cartoline-ricordo dell'evento che fu epocale. Gli studenti del Misticoni colorarono le traversine di legno del binario unico, in segno di giubilo per la città, liberata finalmente dalla vecchia Ferrovia Adriatica del 1863, che aveva diviso Castellammare Adriatico in due tronconi distinti e separati. Lo spostamento del tracciato ferroviario, quindi nuovi collegamenti, venne visto come un arrivo di modernità e di sviluppo urbanistico e, conseguentemente, commerciale». La madre di Biondi, Vanda Orsini, comprò un biglietto e salì sul treno che quel giorno fece la tratta Montesilvano-Pescara centrale. L'ultimo viaggio, prima di cedere il testimone a una modernità che, come rivelato dall'inchiesta del Centro sul degrado della stazione ferroviaria, ancora tarda ad arrivare. Due destini che si intrecciano, quello della strada parco e del tracciato ferroviario, che sono altrettante opportunità di sviluppo perse in anni di polemiche, contestazioni, pessima o scarsa visione del futuro degli amministratori.