

Filò, pali e ostacoli sfrattano i disabili. Centinaia di barriere architettoniche sulla Strada parco «Il progetto della Gtm viola la Convenzione Onu»

PESCARA Sulla carta la filovia Pescara-Montesilvano dovrebbe rappresentare un progetto «completamente innovativo» che, con una spesa di 31 milioni di euro, andrebbe a rivoluzionare il concetto stesso di mobilità urbana. Ma di fatto l'appalto è in contrasto con tutta una serie di norme sulle barriere architettoniche, scontrandosi persino con la Convenzione Onu per i diritti delle persone disabili. Per dimostrarlo Livio Vox dell'associazione Carrozzine determinate ha percorso palmo a palmo l'intero tragitto a ostacoli di 8,5 chilometri (dai Grandi Alberghi alla stazione centrale), mostrando quanto possa diventare proibitivo spostarsi su una sedia a rotelle lungo quel tracciato ciclopedonale che è stato a lungo rimaneggiato dai lavori della Gtm. La conclusione è perentoria: «La Strada parco è diventata inaccessibile ai portatori di handicap». Dopo i periti della Procura della Repubblica e gli esperti dell'Unione europea, che hanno avallato a più riprese le medesime criticità espresse dai cittadini, dalle associazioni, dagli ambientalisti e dai comitati che da anni si oppongono al passaggio del filobus sulla Strada parco, sostenendo in primis la mancanza dello screening Via, adesso tocca ai disabili mettere in luce i punti critici del progetto più contestato degli ultimi anni, finito al centro di un'inchiesta che ha portato all'iscrizione sul registro degli indagati del presidente della Gtm Michele Russo e dei dirigenti della Balfour Beatty e della Vossloh Kiepe di Milano, Giuseppe Ghirardi e Maurizio Bottari (le ipotesi di reato sono truffa aggravata, frode nelle forniture pubbliche e falso). La ricca documentazione, preparata dall'associazione Carrozzine determinate, è andata a ingrossare il fascicolo delle osservazioni, presentate al Comitato regionale di coordinamento Via. Il dossier (21 pagine corredate da 44 immagini) si affianca agli altri cinque dei comitati Strada parco e Oltre il gazebo No Filovia, dei residenti Gianni D'Intino e Silvia Rossi, della federazione Città vivibile coordinata da Mario Sorgentone, dell'associazione Pescara bici presieduta da Giancarlo Odoardi e del Wwf attraverso Loredana Di Paola e Augusto De Sanctis. I disabili in carrozzella hanno preso in considerazione i punti strategici della Strada parco, ossia quelli «con maggiore presenza di luoghi di aggregazione: impianti sportivi, parchi, agglomerati abitativi e aree trafficate», andando a misurare l'ampiezza degli spazi destinati ai pedoni e alle carrozzelle e l'altezza dei gradini, indicando così «una serie di criticità che si ripetono lungo il percorso». Come mostrano le immagini, la mancanza di scivoli e le pendenze delle rampe superiori all'8 per cento, si affiancano ai marciapiedi troppo stretti, ai pali delle pensiline, alle aiuole e ai tronchi che spuntano lungo il passaggio che dovrebbe essere riservato a chi si muove a piedi. «La larghezza dei marciapiedi», spiega Livio Vox, «per legge non può essere inferiore a 1,5 metri. In presenza di occupazioni di suolo pubblico come edicole, cabine telefoniche o cassonetti si allarga a 2 metri. Ma questi limiti qui non sono rispettati. Per ampi tratti, il marciapiede lato mare della Strada parco misura 80 centimetri, quindi ben al di sotto delle prescrizioni normative». Gli esempi sono diversi: all'angolo con via Gioberti e al lato mare di via Arno, il marciapiede termina con un gradino, senza prevedere scivoli. All'altezza di via Milite Ignoto, invece, lo scivolo ha una doppia pendenza, mentre la rampa è stata realizzata senza alcuno spazio di manovra. All'altezza di via Lombardia, a Montesilvano, poco dopo l'impianto sportivo «Le Naiadi», il marciapiede è interrotto da un'aiuola con al centro un tronco. L'albero non solo ruba centimetri preziosi per le sedie a rotelle, ma impedisce anche il passaggio in contemporanea di un pedone e di una mamma che porta a spasso un bimbo in carrozzina. In viale Europa la situazione è addirittura peggiore: i nuovi pali dell'elettrificazione e dell'illuminazione del filobus si trovano tutti a distanza ravvicinata. «La persona in carrozzella», dice Vox, «è costretta a scendere dal marciapiede a causa dell'ingombro del palo, ma deve farsi aiutare da qualcuno perché non c'è traccia di uno scivolo. Inoltre non possiamo raggiungere la fermata lato mare perché c'è un alto cordolo in cemento preceduto da un'aiuola». Ai problemi dei disabili in carrozzella si uniscono quelli dei non vedenti: in

corrispondenza di tutte le piazzole di sosta, il percorso tattile si interrompe bruscamente e non permette di individuare lo scivolo di discesa dalla banchina. Il non vedente, dunque, non solo non avrà più una guida per orientarsi, ma può correre il rischio di inciampare e farsi male. «Non è garantito il nostro diritto alla mobilità», chiosa Livio Vox, «non comprendiamo come, nonostante le varie segnalazioni, sia stato portato avanti questo progetto, pur sapendo di essere in evidente contrasto con le norme vigenti e con la Convenzione Onu sui diritti delle persone con disabilità. Il mezzo ha 132 posti a sedere e uno solo per le carrozzelle. Questo vuol dire che a uno come me non è permesso andare a fare una passeggiata con un amico disabile».

