

Il pasticcio Filovia - Filovia, il Consiglio straordinario e l'agonia lunga 20 anni Approvata mozione Pd contraria alla posizione del sindaco Alessandrini. Centrodestra e centrosinistra hanno espresso due documenti diversi nel contenuto ma uguale nel risultato: continuare e realizzare la filovia (Guarda la registrazione del Consiglio straordinario)

PESCARA. Poco interessante, poco utile, poco vero. Molte parole, molto rumore, molto tempo perso. Il consiglio comunale di Pescara straordinario sulla filovia non è stato un buono spettacolo e ancora una volta la politica di centrodestra e centrosinistra ha espresso quanto ha saputo e potuto.

Non erano presenti né il presidente Luciano D'Alfonso né il presidente Luciano D'Amico che di Tua è il vertice che ha ereditato la filovia di Pescara.

Sono intervenuti alcuni "esterni" al consiglio, ognuno dichiarando cose più o meno importanti. Si è parlato dei «problemi del traffico» che pare in vent'anni siano rimasti identici (e vorrà pure dire qualcosa), si è parlato di inquinamento (vale lo stesso discorso), si è parlato anche di lobbies della strada parco come un mammasantissima che è riuscita a fermare l'opera. Si sono notate molte strumentalizzazioni e anche interessi privati che sicuramente hanno inciso su questa opera, interessi che si ravvisano però sia in chi si oppone che in chi da sempre vuole a tutti i costi "la filovia". Nulla di nuovo è stato proposto.

Parlare ancora dopo venti anni, in generale, di «mobilità», «inquinamento», «problemi del traffico» o altri luoghi comuni triti, significa volere distogliere volontariamente l'attenzione dal particolare che in questo caso è questa opera qui, questa filovia, questo progetto così realizzato, con questi errori che comportano queste conseguenze.

Con una differenza che fino a dieci anni fa "la filovia" era ancora un concetto astratto, si poteva filosofeggiare con concetti di facile presa, oggi, invece, si tratta di un fatto concreto e specifico e di questo si deve parlare e chi non lo fa ha ragioni precise.

Alla fine c'è stato il solito scontro tra i diversi schieramenti che si sono palleggiati il progetto per una ventina d'anni. Non poteva non prevalere la demagogia e la disinformazione a più livelli.

Dopo venti anni di errori e approssimazioni, scelte sbagliate che si sono stratificate e incancrenite era forse troppo pretendere onestà intellettuale da centrodestra e centrosinistra e per questo il M5s ha avuto gioco facile nel criticare e insinuarsi con successo ma solo nella "teoria", cioè senza l'onere della pratica di esercitare il potere.

Alla fine sono state approvate due mozioni, una del centrosinistra e l'altra del centrodestra che hanno uguale valore e cioè quasi nullo per le conseguenze che genereranno.

Centrodestra e centrosinistra hanno espresso due documenti diversi nel contenuto ma uguale nel risultato: continuare e realizzare la filovia.

Nello specifico soprattutto il centrosinistra ha di fatto votato un documento che trova in netto dissenso il sindaco Marco Alessandrini che in passato si era espresso negativamente sull'opera e aveva chiesto di fermarla. Magari nel frattempo ha cambiato idea.

«I documenti approvati da centrodestra e centrosinistra certificano le comuni responsabilità trasversali su un appalto fallimentare e inconcludente, foriero di gravi danni patrimoniali, erariali e ambientali (responsabilità che sarebbe stato viceversa oltremodo utile mantenere distinte e separate)», dice Ivano Angiolelli a nome dei comitati della Strada Parco, «il documento è però viziato da un errore concettuale nel punto in cui afferma che "i lavori infrastrutturali del primo lotto della filovia sono stati sostanzialmente terminati". In realtà le opere eseguite, incomplete e irregolari, sono tali da non consentire in alcun modo la regolare entrata in esercizio dell'impianto TPL in condizioni di sicurezza, a prescindere dal sopravvenuto fallimento del vettore malamente prescelto a luglio 2006 dal dottor Tonelli».

I comitati che ieri avevano annunciato la loro diserzione al dibattito sottolineano che allo stato l'opera non potrà mai entrare in esercizio né durare per le innumerevoli ragioni non smentibili.

Per esempio il manto stradale del tratto pescarese, benché frettolosamente elettrificato, necessita di radicali interventi di ripristino, previo scavo profondo e integrale ricostruzione a norma del pacchetto stradale, idoneo al traffico di veicoli pesanti.

Le barriere architettoniche non sono mai state eliminate, né si comprende se, come e quando, saranno oggetto d'intervento.

Le quaranta banchine di fermata, costruite a misura del pianale del Phileas, dovranno essere tutte smantellate e rimodulate, anche nel tratto appena ricostruito che va da "Le Naiadi" a Via Marinelli, così danneggiando il manto di bitume appena riposizionato.

La pista ciclabile e i marciapiedi, su entrambi i lati della carreggiata, in pessimo stato d'uso, necessitano dell'integrale ricostruzione a norma; l'impianto d'illuminazione, vetusto e inefficiente, dovrà essere completamente sostituito.