

I silenzi sulla filovia della strada parco di Ivano Angiolelli (*)

I silenzi sulla filovia della strada parco Caro Direttore, Nei programmi di governo della città presentati dai candidati a sindaco di Pescara, non si riscontra alcuna presa d'atto oggettiva del sopravvenuto fallimento dell'impianto BRT incompiuto sul corridoio verde, in costruzione a Montesilvano dal gennaio 2009 e a Pescara dal settembre 2010, vanamente elettrificato. Fallimento annunciato dai comitati il 4 ottobre 2010, in una gremitissima Aula consiliare comunale in presenza del management al completo della "sfortunata" stazione appaltante. Al di là delle generiche indicazioni strategiche sull'esigenza ineludibile di dotare l'area vasta metropolitana di un sistema di trasporto pubblico rapido ecologico efficiente e sostenibile, sul quale sono tutti d'accordo, che vede nella linea ferrata già esistente a stretto ridosso delle civili abitazioni la migliore soluzione possibile, nulla è dato di conoscere sull'esito che i candidati sindaci attendono che la Regione Abruzzo, titolare dell'ultra ventennale procedimento, debba riservare al contratto di fornitura e montaggio sottoscritto il 21 maggio 2007 dal Presidente pro tempore GTM Donato Renzetti con l'appaltatore Balfour Beatty Rail inadempiente (oggi Colas Rail Italia SpA). Con l'eccezione della candidata sindaca Erika Alessandrini, che da lungo tempo sostiene l'esigenza di preservare e valorizzare la funzione sociale infungibile della Strada Parco di Pescara, viceversa maltrattata e offesa da un decennio di lavori irregolari e dannosi per 15 milioni di euro, tutti gli altri candidati sono rimasti legati all'idea malsana di destinare in ogni caso il corridoio verde al TPL rapido collettivo in sede riservata e protetta, in sovrapposizione all'ipotizzata metropolitana veloce di superficie sull'attuale Ferrovia, benché il percorso teorico malamente progettato e mai realizzato - per le limitate dimensioni della carreggiata e dei marciapiedi - non si presti per nulla a garantire le indispensabili condizioni di sicurezza per ciclisti, passeggeri e pedoni: costretti in promiscuità su spazi troppo stretti e malmessi, persino inaccessibili ai portatori di disabilità. Per questo motivo, i comitati Greenway hanno chiesto ripetutamente, ai numerosi tavoli tecnici regionali del 2015, che si procedesse - in conformità al Codice degli appalti pubblici - alla risoluzione del contratto mai onorato dall'appaltatore; risoluzione che tarda inspiegabilmente a vedere la luce.

(*) Portavoce comitati Greenway