

INCHIESTA - Filovia: come (non) è andata a finire. Speciale multimedia con interviste ai protagonisti

Speciale multimedia. Interviste a:

Camillo D'Angelo (vice sindaco di Pescara)

Ricardo Chiavaroli (Consigliere regionale ed ex Presidente Gtm)

Maurizio Biondi (Presidente del comitato utenti strada parco)

PESCARA. Ma si farà o no la filovia? Dal 1992 ad oggi, nulla è cambiato: fatti zero, zero benefici per la collettività, anzi... La "strada parco" è rimasta com'era. C'è sempre spazio per l'inefficienza e la pessima amministrazione.

Nessuna filovia nel primo lotto, né nel secondo, né nel terzo e così via dicendo fino al quinto.

Nulla di fatto ma in compenso si sono moltiplicate le polemiche, alimentate dalla solita mancanza di trasparenza che autorizza a pensare male.

Ma qual è la situazione a livello burocratico ed amministrativo? Perché i lavori non partono? Sembra essere tutto pronto ma di fatto non succede nulla di tangibile e visibile.

Come tutte le storie, anche questa è condita da dubbi, luoghi comuni, paure e spavalderia.

Lo scorso anno si era parlato anche di una inchiesta penale aperta per valutare alcune anomalie che pure ci sarebbero. Di quel lavoro di verifica della magistratura non si è saputo ancora nulla.

Ma la stranezza che caratterizza quest'opera pubblica è un iter burocratico al quale è stata aperta la porta, poi socchiusa, ed infine definitivamente sbattuta in faccia ma con delicatezza amministrativa. La filovia spicca tra le «grandi opere pubbliche», tanto amate da D'Alfonso, per il fatto che è una delle poche- se non l'unica- a rimanere incompiuta.

L'usuale linea decisionista dell'amministrazione D'Alfonso questa volta sembra esser stata accantonata a favore di una linea più morbida che calzasse a pennello sia ai favorevoli che ai contrari all'opera.

Semplicemente perché lo "status quo" della filovia è stato, è e sarà funzionale alla politica dei consensi.

Essere nettamente promotori e fautori di un'opera così contestata oppure, altrettanto nettamente, giocare il ruolo dei bastian contrari sembra però non giovare a nessuno schieramento.

Ma forse come sempre a imporre la stasi sono interessi sommersi e contrapposti ancora non emersi.

Ma alla fine si farà? Di fatto la patata bollente ora passa alla futura assemblea comunale che verrà, dato che ormai il consiglio comunale è stato sciolto lo scorso 23 aprile.

Chi ne subisce i danni?

Sempre i cittadini che inconsapevolmente hanno finanziato tutte le discussioni, spesso intavolate volutamente, in modo tale da non arrivare ad una conclusione concreta.

Stesso rischio se un giorno l'azienda chiedesse- come ha già preannunciato- il risarcimento dei danni a carico del Comune per «la dilatazione a dismisura dei tempi» per il rilascio della concessione.

Ma i pescaresi potrebbero pagare anche il prezzo di una eventuale gestione passiva qualora il calcolo dei "benefici" fosse stato gonfiato, al tempo della progettazione, per avere un finanziamento cospicuo.

E la strada parco e la filovia già tornano anche nella prossima campagna elettorale.

IL PUNTO (NON FERMO)

La gara d'appalto, indetta dalla Gtm, è stata vinta nel lontano 17 luglio 2006 dalla società Balfour Beatty. Il contratto è stato siglato e l'azienda si dice pronta ad iniziare i lavori. Il finanziamento del Cipe di 31 milioni di euro è stato previsto.

L'amministrazione di Montesilvano ha dato in concessione il suolo nello scorso mese di gennaio. Ma i lavori non possono iniziare perchè all'appello manca la concessione del tracciato da parte del Comune di Pescara che voleva «esaminare il progetto esecutivo» verso il quale nutriva delle perplessità.

Il progetto richiesto è approdato in Comune in autunno, ma non è mai sbarcato in consiglio comunale.

Doveva essere «esaminato» dai consiglieri come prescriveva una mozione a firma del presidente della commissione ambiente Mario Sorgentone.

Con un banale escamotage terminologico si è scelto di mettere un freno ad un'opera che vantava già una tempistica biblica.

Il faldone è inerte su qualche scrivania, e i consiglieri bipartisan hanno deciso di restare inermi. Nessuno ha sollevato la questione per passare all'azione. Come mai?

Mentre la politica decide di non decidere, il progetto con una presunta tecnologia «avanzata ed ecologica» ora corre seriamente il rischio di diventare obsoleto.

Forse c'erano altre cose più importanti o questo non era un tema predominante, come dice qualcuno, ma di certo quella volontà, tanto sbandierata, di «addivenire ad un rapido completamento delle procedure» non ha trovato assolutamente riscontro nella realtà.

I DOCUMENTI: QUANDO LA CARTA NON CANTA...

Si dice «carta canta», ma in questo caso sono state prodotte montagne di carta muta o balbettante. Le carte che, invece, sembrano parlare chiaro sono le possibili richieste di risarcimento da parte della ditta, messe già nero su bianco.

Un iter burocratico che fotografato raffigurerebbe un cane che si morde la coda. Anche in questo caso la politica dei consensi la fa da padrona.

Dal 2001 ad oggi, ci sono stati ben tre protocolli d'intesa nei quali l'amministrazione ha espresso il proprio assenso «senza riserve» alla realizzazione dell'opera.

Poi si contano altrettante conferenze dei servizi nelle quali i Comuni ribadivano l'impegno a collaborare e ad avviare le procedure amministrative necessarie al raggiungimento dello scopo.

E allora perché non si è mosso nulla?

Ricostruendo il susseguirsi di tutti gli atti e delle dichiarazioni, sembra che dietro ci sia una volontà di seguire due strade, su due direttrici opposte, così da non scontentare nessuno.

Infatti, da un lato si firmavano e recepiscono formalmente i protocolli d'intesa con la Regione, con la Gtm e con il Comune di Montesilvano per accaparrare il favore del «fronte del sì». Dall'altro, il sindaco Luciano D'Alfonso, con un suo intervento in consiglio comunale, palesava la sua intenzione di non riconoscere la validità del protocollo d'intesa sostenendo che fosse «acqua fresca, fumoso ed ingannevole».

Ma se si siglano e recepiscono formalmente, perché poi non si rispettano?

Il sindaco, sempre nello stesso discorso, era convinto della necessità di un «atto tipico» del consiglio comunale per dare la concessione del «sedime». Era quell'atto tipico il tassello che mancava. Così in una calda seduta consiliare del luglio scorso, l'assemblea approvò una mozione proposta dal consigliere Sorgentone che impegnava il consiglio comunale ad «esaminare il progetto esecutivo» prima di concedere qualsiasi autorizzazione.

LE POSIZIONI DELLA POLITICA

Le polemiche non finiscono mai, nemmeno quando la questione non è più al centro dell'attenzione della

stampa.

Per il consigliere regionale Riccardo Chiavaroli (Pdl), ex direttore della Gtm, la filovia è un'opera da realizzare in quanto «rappresenterebbe un gioiello che verrebbero a visitare da fuori».

Ha parlato di un mezzo di trasporto «fantastico», la cui realizzazione potrebbe però essere piegata a fattori politici con suo «grande rammarico».

Assolutamente non sono d'accordo con Chiavaroli, i comitati "Marelibero" e quello degli "utenti della strada parco", per i quali la filovia è, senza alcuna perifrasi, un «imbroglio».

«Un imbroglio è definire filovia un mezzo di 18 metri che copre una distanza di 4 km- ha detto Maurizio Biondi, presidente del comitato utenti strada parco- un imbroglio è chiamarla metropolitana di superficie perché non ha un percorso proprio e dedicato ma promiscuo, è un imbroglio perché serve solo a prendere il finanziamento».

Biondi ha risposto in modo provocatorio anche ad una delle affermazioni di Chiavaroli dichiarando: «sono d'accordo con il consigliere regionale perché sono sicuro che verranno da fuori a visitare la filovia, perché sarebbe l'unico mezzo "ecologico" al mondo ad andare a gpl».

Più pacato nei toni e nelle esternazioni, è stato l'oppositore indiscusso della filovia: il consigliere comunale Mario Sorgentone (Pescara Città Ponte). Attento a non scontentare nessuno, né i suoi elettori per i quali si è seduto in Comune « a combattere una battaglia che altrimenti sarebbe andata persa», né la maggioranza della quale fa parte, Sorgentone ha affermato che l'idea della filovia è «un errore» perché la realizzazione sarebbe accompagnata da grosse perplessità per l'eventuale impatto ambientale e sociale.

Molti dei dubbi si concentrano sull'aspetto economico.

I RISCHI ALL'ORIZZONTE

Tanti i rischi, ma ognuno li vede dalla propria angolazione.

Il rischio sarebbe quello di perdere i finanziamenti secondo Chiavaroli. Oltre a questo, poi, c'è anche lo spauracchio del risarcimento alla ditta aggiudicataria che però non spaventa i contrari alla filovia che si sono detti pronti a pagare una penale adesso pur di non avere una gestione passiva per sempre. Sono d'accordo su questo sia i comitati "Marelibero" e "utenti della strada parco", nonché il consigliere Mario Sorgentone presidente della storica associazione "Strada Parco".

I contrari sono sicuri della passività di gestione del mezzo di trasporto perché, nell'analisi costi benefici presentata per avere i finanziamenti, ci sarebbe un dato considerato spropositato. La filovia dovrebbe trasportare 800 passeggeri all'ora per direzione.

Qualora non ci fosse questa moltitudine di persone ad utilizzare il mezzo, la filovia non sarebbe economicamente vantaggiosa. Secondo Sorgentone, si tratterebbe di uno studio «vecchio ed inattendibile», basato su un bacino di utenza diverso (riferito al tratto Montesilvano-Silvi) ad aver decretato di fatto l'assegnazione del finanziamento. L'unico che poteva conoscere nel dettaglio questi numeri, ovvero l'ex presidente della Gtm Riccardo Chiavaroli, ha dichiarato di non ricordare i numeri dell'analisi costi benefici lasciando così aperto il campo ai dubbi. Ad affondare il fendente su questo tema è Maurizio Biondi che crede fermamente che la realizzazione di quest'opera pubblica sia finalizzata «solo ad avere il finanziamento».

Tutto rimane oscuro, o meglio nell'ombra. Analisi costi benefici e valutazione d'impatto ambientale?

I documenti «ci sono», ma nessuno li ha visti.

La mancanza di trasparenza autorizza ad ipotizzare qualche speculazione dietro le parole dei favorevoli e quelle dei contrari.

LA BRUTTA FIGURA DELLA POLITICA: LO SCARICA BARILE

L'ipotesi che l'esame del progetto fosse solo un mezzuccio per rimandare la decisione è stato confermato dal fatto che nulla è mai arrivato in consiglio comunale.

Stando a quella mozione, non ci sarebbero stati altri ostacoli alla filovia se non l'analisi del progetto esecutivo e il conseguente "atto tipico".

Invece ora il vicesindaco Camillo D'Angelo ha messo sul piatto della bilancia altri problemi di natura amministrativa che la Gtm, dal canto suo, ritiene di aver già chiarito.

Non si è espresso nel merito della bontà dell'opera, ma ha basato la "sua" difesa su una «richiesta di chiarimenti» inviata alla Gtm, il 30 marzo scorso, che, secondo il vicesindaco, metterebbe al riparo l'amministrazione dal pagamento di un eventuale risarcimento danni.

