

## **Filovia. Il mistero dell'analisi costi/benefici, documento scomparso che nessuno ha. Parola all'Ing Fabiani (Gtm)**

PESCARA. Oltre ai tanti documenti tenuti nascosti per molto tempo, ce n'è uno che resta introvabile anche per gli addetti ai lavori e addirittura per il Ministero dei Trasporti.

Si tratta dell'analisi costi e benefici posta come base per il finanziamento dell'opera. Ma nessuno si scompone davanti all'evidenza.

Più volte richiesta a gran voce dalle associazioni cittadine contro la filovia, l'analisi costi e benefici è sparita tra gli scatoloni ricolmi di scartoffie.

A stupire, però, è che a richiederla con un accesso agli atti al Ministero dei Trasporti sia stato il responsabile Unico del Procedimento, Pierdomenico Fabiani, non avendola potuta trovare nella montagna di documenti relativi alla mastodontica opera. Il Ministero ha però risposto di non averla. «Più probabilmente non la trovano», si è giustificato Fabiani, «è un documento vecchio, seppur importante». E' rintracciabile solo una lettera di accompagnamento (che pubblichiamo) del 19 maggio 1992, inviata dall'allora commissario della Gestione governativa, Alberto Basili, al Ministero dei Trasporti. Una missiva che aggiunge alcuni particolari inediti sulle tante polemiche sollevate negli anni. Per esempio è scritto che, oltre al «progetto di massima», è stata prodotta a quel tempo «una relazione tecnica nella quale si è proceduto alla valutazione d'impatto ambientale della struttura». Che fine ha fatto? Cosa c'era scritto?

Quello che si sa per certo, adesso, è che «la filovia non è assoggettabile alla Valutazione d'impatto ambientale».

In quella relazione tecnica del 1992, c'era anche la famigerata ed introvabile «valutazione dei costi di realizzazione e dei benefici conseguenti specie per la riduzione della spesa di personale» consegnata per ottenere il finanziamento di 50 miliardi di lire per un «impianto filoviario in sede protetta interessante i territori di Montesilvano, Pescara e Francavilla al Mare». Il mistero si infittisce se si torna un attimo indietro, più precisamente alla prima di una serie di assemblee pubbliche sulla filovia avvenuta in Comune.

In quella mattinata in Comune di strenua lotta tra rappresentanti della Gtm e del Coordinamento Strada Parco, la folla aveva chiesto a più riprese se ci fosse un piano economico alla base del progetto. «Sì, ce l'ho qui. E' un documento vecchissimo del 199...», aveva risposto il presidente Michele Russo.

Ma quel documento nessuno l'ha visto. Nemmeno Fabiani. Tantomeno il Ministero. Un piano attuale, con costi e benefici, rapportati alla nostra realtà (territoriale, demografica, economica, etc), non è stato ancora redatto come ha sempre ammesso il presidente della Gtm, Michele Russo.

Nonostante gli innumerevoli incontri e dibattiti pubblici, ancora persistono molti dubbi sulla filovia, sul progetto e sulla futura sostenibilità dell'opera.

**PAROLA ALL'INGEGNER FABIANI (GTM)**

Il responsabile unico del procedimento, l'ingegner Fabiani, ha gentilmente risposto ad alcune domande prettamente tecniche su quell'opera a cui dedica tutta la propria giornata (e la propria stanza, invasa di faldoni). «Sarebbe impossibile pubblicare tutto su internet, ci vorrebbe una persona solo per fare questo e non ce l'ho», ha spiegato subito prima della domanda (ormai risaputa) di PrimaDaNoi.it. Ma si mostra disponibile a chiarire alcuni passaggi.

Quali sono i costi di manutenzione della filovia? A chi è affidata?

«Non sappiamo quali possano essere. C'è stata un'offerta della Balfour Beatty al momento della gara, ma non è stata contrattualizzata. Chiedevano 1 milione di euro all'anno ma a noi è sembrato troppo. In tutti i casi per i primi due anni è tutto in garanzia. Poi si vedrà».

Ma il bilancio della Regione o della Gtm (società a totale partecipazione della Regione) può permettersi la sostenibilità nel lungo termine della filovia?

«Ad oggi i finanziamenti che riceviamo dalla Regione ce lo permettono».

Il progetto della filovia rispetta la normativa sismica?

«Pescara è diventata zona sismica da un paio di anni fa, di prima fascia ovvero quello più bassa. Il progetto del deposito dei mezzi è stato rifatto per essere adeguato alla nuova classificazione sismica di Pescara». «La normativa sismica ha a che fare con l'interazione tra i vari elementi strutturali, verticali e orizzontali», ha precisato Lucio Zecchini, tecnico della Balfour Beatty, «qui si tratta di un basamento, a sé stante, che non ha alcuna interferenza».

Nel progetto messo a base di gara (poi vinta dalla Balfour Beatty, ndr) era contenuto un progetto preliminare del sistema di trasporto pubblico e un progetto esecutivo delle opere civili (muri, paratie, sottostazioni elettriche, autorimessa e capolinea). Perché progettare prima le opere civili e poi quelle del trasporto pubblico?

«Ma quando parliamo di opere civili (3 mln di euro in totale), si parla solo della strada dove passa la filovia, dei muri di contenimento, del deposito. Nel progetto messo a base di gara c'è l'esecutivo delle opere civili (quindi pronto ad essere attuato) e quello preliminare degli impianti perché nel corso degli anni è cambiato il mezzo di trasporto: prima era una semplice filovia, ora un mezzo altamente tecnologico come il Phileas. Quando abbiamo fatto la gara, non sapevamo chi si sarebbe aggiudicato il lavoro, e quindi quale mezzo di trasporto sarebbe stato utilizzato».

Non c'è pericolo che il progetto definitivo del sistema di trasporto pubblico, presentato dalla Balfour Beatty, sia incompatibile con quello esecutivo delle opere civili?

«No, perché in sede di gara la Balfour Beatty presenta un progetto definitivo, che poi viene modificato in quello esecutivo elaborato tenendo conto di ogni minimo particolare».

La società progettista è la Sir (società ingegneristica regionale). Attualmente in liquidazione perché «inoperosa», la Sir è una società a capitale prevalente pubblico (51%), ma con un importante socio privato, Rpa Investimenti (49%). Con quali modalità si è costituita? C'è stata una gara aperta a tutti i soggetti interessati?

«La Sir prima si chiamava Arpa. La società nel passaggio da Arpa a Sir ha solo cambiato nome, conservando quindi le stesse partecipazioni di capitale e quasi le stesse persone. Sono sempre gli stessi, non cambia nulla. Come sia stato scelto il partner privato ai tempi dell'Arpa, io non lo so». «Quando volete, siamo a disposizione, perché sugli argomenti tecnici è facile incappare in errori...».

Così Fabiani ha salutato PrimaDaNoi.it.

