

**Filovia, dubbi su costi e appalto. D'Angelo: «Sparita la guida vincolata, elemento decisivo»**

Ci vorrà forse un nuovo consiglio comunale straordinario, il Pd è deciso a chiederlo, per fare chiarezza su costi e benefici del filobus. A meno di un anno all'annunciata partenza del Filò sulla strada parco, il consigliere comunale Camillo D'Angelo alimenta timori di un business destinato al rosso fisso. L'esponente del Pd, affiancato ieri in conferenza stampa dai colleghi consiglieri Di Pietrantonio, Blasioli, del Vecchio, Fusilli, Marchegiani e Balducci, ha accusato il centrodestra di latitanza e ha chiamato in causa il presidente della Gtm, Michele Russo, «affinché riveli i veri costi di gestione e manutenzione della filovia». Provocazione che D'Angelo ha irrobustito con verbali e documenti ufficiali. «Premetto di essere favorevoli, io e il Pd, a un sistema di trasporto pubblico ecologico, dunque il nostro non è un no al filobus - ha esordito D'Angelo -. Ma da queste carte si evince che il piano finanziario non ha le gambe per camminare, la Balfour Beatty dichiara infatti un costo annuale di manutenzione vicino al milione e 200mila euro cui va sommato un milione e mezzo per la gestione - rivela il consigliere di opposizione - per un totale annuo di 2 milioni e 700mila euro. Se è vero, come Russo ha detto, che dalla filovia si prevedono ricavi annui per 500mila euro viene da chiedersi chi metterà la differenza: la Gtm? il Comune forse?». A dirla tutta, il presidente della Gtm ha dichiarato proprio in un recente consiglio comunale che entrate e uscite della filovia alla fine si compensano, «ma le carte del ministero dipingono ben altro scenario e allora - ha concluso D'Angelo - chiediamo di essere rassicurati».

Ma l'ex assessore alle finanze ieri è andato ben oltre sulla questione Filò. Sempre carte alla mano, D'Angelo ha rivelato un retroscena che solleva dubbi sulla trasparenza della gara: «La Balfour Beatty s'è aggiudicata l'appalto in virtù di un sistema molto più costoso della concorrenza ma all'avanguardia perché a guida vincolata, ma in quanto tale avrebbe dovuto essere soggetto a valutazione d'impatto ambientale: verifica che non fu mai effettuata sulla scorta di un successivo parere che escludeva la guida vincolata: cancellando così l'elemento che era stato decisivo per l'aggiudicazione della gara».

Nel mirino, infine, la questione dei finanziamenti in relazione al percorso. «Già nel 1995 la commissione di vigilanza del ministero esaminò un progetto definito superficiale, ridotto dai 26 chilometri iniziali ad appena 7 pur mantenendo la previsione di spesa iniziale perché i fondi europei vennero rimpiazzati con risorse legate a un'altra legge. Da allora - ha spiegato D'Angelo - un'altra volta soltanto la filovia è tornata all'esame della commissione, nel 2002: nell'occasione furono rilevati la riforma sostanziale del progetto fortemente ridimensionato e il grave ritardo sui tempi previsti, tant'è che la decisione sulla fattibilità fu rimessa al governo». Oggi sappiamo che il filobus sarà pronto l'anno prossimo ma non si capisce chi si accollerà le spese (specie per la manutenzione straordinaria, nel timore che l'asfalto ceda sotto il peso di un mezzo non ancora costruito) e con quali conseguenze finanziarie per il prosieguo del progetto che si rivelerà la parte più redditizia».