

**Con i bus elettrici arrugginiscono 1,5 milioni di euro. Tre sindaci e 4 presidenti della Gtm non hanno mai affrontato malfunzionamenti e antieconomicità. L'ex direttore Tonelli «Sapevano tutto. Avevo sconsigliato l'acquisto»**

Trasporti. I mezzi presi nel 2000 e praticamente mai entrati in servizio da anni abbandonati in deposito

Cinque bus elettrici fermi ai box da 10 anni, un milione mezzo di euro di soldi pubblici gettati dalla finestra. I mezzi acquistati dal Comune da una ditta di Modena e affidati alla Gtm (all'epoca si chiamava ancora Gestione governativa) non hanno praticamente mai funzionato. Correva l'anno 2000 e in Municipio c'era la seconda Giunta retta da Carlo Pace che voleva scoprire un'anima ecologica, così decise di comperare cinque bus a trazione ibrida (anche a gasolio, ma prevalentemente elettrica) per la modica cifra di 300 milioni ciascuno, mezzi da usare sul territorio cittadino per offrire un servizio alternativo alla mobilità pubblica. Messi su strada, quei bus (capienza massima 30 persone) si rivelarono una frana tant'è che non riuscivano a scollinare neanche un cavalcavia. La prova provata della loro non idoneità fu il ponte Capacchietti che congiunge via del Circuito e via Tirino: su quella salitella, il bus si piantò come un velocista alle prese con lo Stelvio e non volle saperne di andare avanti neppure a spinta, senza contare che facevano fatica anche sul piano perché le batterie si scaricavano con estrema facilità e, quindi, l'autonomia era limitatissima. Non potendo utilizzarli, la Gestione governativa restituì i cinque bus elettrici all'Amministrazione che se li riprese e li parcheggiò nell'officina comunale di via Maestri del Lavoro, dove si trovano tuttora. Oltre alla sciagurata operazione economica, il Comune dovette incassare anche la beffa del mancato risarcimento perché nel frattempo la ditta che aveva venduto i bus era fallita. Dal 2000 ad oggi si sono avvicendate tre Giunte (Pace bis, D'Alfonso 1 e 2 e Mascia), nessuna delle quali ha risolto un caso clamoroso di sperpero di denaro pubblico. Per la cronaca, nel 2000 l'azienda di trasporto pubblico non aveva la struttura attuale, ma solo un cda con Roberto De Camillis e Aurelio Giammorretti. L'anno dopo nacque la Gtm alla cui guida si sono succeduti Gianni Teodoro, Ricardo Chiavaroli, Donato Renzetti e Michele Russo. Tre sindaci e quattro presidenti dai quali non è mai giunta una spiegazione su un caso di straordinaria cattiva amministrazione.

L'ex direttore Tonelli «Sapevano tutto. Avevo sconsigliato l'acquisto»

Ci voleva la memoria storica per svelare l'arcano dei bus elettrici fermi da dodici anni. Tullio Tonelli, una vita passata alla Gestione governativa dove era ancora direttore nel 2000, ricorda come andò l'affaire: «Quando il Comune deliberò l'acquisto dei mezzi elettrici, presi informazioni dettagliate e sconsigliai ad andare avanti nell'operazione, ma rimasi inascoltato». Il parere di un tecnico della mobilità, quindi, fu snobbato dal sindaco Carlo Pace e dalla sua Giunta: ormai l'appalto era stato assegnato e anche un giudizio autorevole come quello di Tonelli finì nel dimenticatoio. «L'azienda produttrice - spiega l'attuale direttore di Pescara Rete Gas - era sull'orlo del fallimento, tanto che di lì a poco chiuse i battenti. Il Comune fece arrivare i bus in due fasi, dopo i primi due giunsero gli altri tre, ma subito verificammo che non sarebbero serviti. I bus avevano problemi sia di alimentazione sia di tenuta, con le batterie che mostrarono di avere scarsa autonomia: arrancavano sia su salite insignificanti sia su tracciati interamente pianeggianti. Un errore che si poteva evitare perché nel 2000 si era ancora in una fase sperimentale per quanto riguarda l'uso del mezzo elettrico in città e, dunque, l'affidabilità dei mezzi doveva essere verificata con maggiore cura».