

## **Errori, sviste e contraddizioni pericolose: la procura ricostruisce il pastrocchio della Filovia.**

PESCARA. Ci sono molti spunti di indagine nella relazione dei consulenti tecnici della procura inviata alla Regione e non consegnata ai consiglieri che ne hanno fatto richiesta.

A leggere tutte le 40 pagine si capisce anche perché il dirigente regionale Antonio Sorgi preferisca evitare la pubblicità del documento che di fatto è stato desecretato dalla stessa procura con l'invio all'ente pubblico.

L'avvocato Federico Gualandi e l'ingegner Giulio Maternini nel loro studio, durato oltre un anno, hanno dovuto rispondere al quesito posto dal pm Valentina D'Agostino se il progetto della Filovia dovesse essere assoggettato al preventivo parere della commissione di valutazione impatto ambientale.

Gli studiosi hanno poi dovuto verificare se le opere finora eseguite siano conformi agli elaborati progettuali.

E le sorprese non mancano, messe nero su bianco nel documento che appare impietoso con gli enti pubblici coinvolti a partire dalla Gtm, passando per la Regione e gli altri in qualche modo chiamati ad esprimersi sul progetto.

Una storia lunga 20 anni e nata nel 1992 quando la Gestione Ferroviaria Penne Pescara (oggi Gtm spa) presentò istanza al Ministero dei Trasporti, per il finanziamento del progetto "Impianto Filoviario" del Bacino metropolitano di Pescara (tratta Silvi Marina-Montesilvano-Pescara-Pescara Porta Nuova-Aeroporto civile: totali km 22,380).

Nel 1995 e nel 1996 furono concessi due finanziamenti pari a 60miliardi delle vecchie lire.

Da allora è stato tutto un darsi da fare per avviare le procedure previste di approvazione del progetto, per avere tutte le necessarie autorizzazioni che passavano per i Comuni interessati e per la Regione.

### **IL NODO DELL'IMPATTO AMBIENTALE: MOTIVAZIONE FATALE**

La lenta procedura arriva ad un punto, considerato uno degli snodi fondamentali della vicenda amministrativa, il 15 luglio 2008, così come ricostruito dai consulenti della procura.

Quel giorno il Comitato di Coordinamento Regionale per la Valutazione d'impatto ambientale decide che «da informazioni direttamente assunte presso il superiore Ministero (informazioni delle quali non viene citata la fonte, né il documento, né altra informazione atta a consentire l'individuazione delle stesse: N.d.r.) l'intervento de quo deve essere sottoposto a procedura di verifica di impatto ambientale», e che «la verifica preliminare si rende necessaria e consigliabile per evitare a priori qualsiasi possibile attivazione di procedura di infrazione comunitaria».

Insomma lo stesso Comitato Via diceva: meglio fare la valutazione di impatto ambientale per evitare di far arrabbiare l'Europa.

Eppure alla fine quelle stesse persone decidevano di non sottoporre a "screening" l'opera, limitandosi ad accogliere integralmente le osservazioni della società GTM S.p.a., e «prendendo atto» della insussistenza delle condizioni previste dalla legge.

Cioè siccome la Gtm dice che non c'è bisogno, anche se noi comitato riteniamo il contrario, ci appiattiamo completamente al volere della stazione appaltante.

Curioso atteggiamento, tra l'altro molto pericoloso visto che il documento è comunque sottoscritto dai vari componenti. Pericoloso soprattutto alla luce dei recentissimi fatti e cioè la decisione della Regione di far arrivare il progetto in commissione Via a lavori iniziati e a cose fatte. Ovviamente dopo l'intervento della procura...

## LA GUIDA VINCOLATA ED IL VINCOLO DEL FINANZIAMENTO

Il passaggio del progetto al comitato Via viene previsto dalla legge per una valutazione accurata e attenta delle opere da realizzare per Evitare sorprese a cose fatte. Nel carteggio studiato dai consulenti della procura vi sono una serie di documenti che spiegano le motivazioni che hanno fatto scegliere nel 2008 di non passare dal ... Via.

Il tutto ruota intorno a due parole magiche, in questo caso fatali, che sono “guida vincolata”. Guida vincolata significa che il mezzo ha necessità di guide, binari o altri ritrovati che lo “costringono” in una sede di viaggio preordinata. La singolarità di tutta questa vicenda ruota intorno al fatto che la Gtm per acquisire i finanziamenti del 1992 ha dovuto esplicitamente proporre un progetto di mezzo di trasporto a “guida vincolata” salvo poi cambiare idea per dribblare la commissione Via e all’occorrenza cambiare idea e dichiarare il contrario.

Infatti la Gtm scrive: «l’impianto filoviario si configura come sistema a guida libera, ma ad alimentazione vincolata, mentre solo la tramvia e la metropolitana costituiscono sistemi di trasporto a guida vincolata. Si rileva, pertanto, che l’opera non rientra tra quelle assoggettate alla Via».

Persino la stessa società vincitrice dell’appalto, dopo aver tanto pubblicizzato l’alta tecnologia dei filobus in grado persino di guidare senza pilota, afferma «i magneti vengono posizionati su alcuni tratti del percorso e non costituiscono obbligo di traiettoria e quindi la loro presenza è del tutto irrilevante»

Dichiarazione pericolose soprattutto perché da sole potrebbero far rischiare di restituire i soldi del finanziamento.

Come è stato possibile e perché tanta ostinazione a non assoggettare il progetto alla valutazione di impatto ambientale?



### GUIDA VINCOLATA IMMATERIALE

I consulenti della procura, l’avvocato Federico Gualandi e l’ingegner Giulio Maternini, però concludono che Filò (il veicolo Phileas) «procede con guida automatica è paragonabile ad un mezzo a guida vincolata» anche se immateriale. Insomma poiché vi sono dei magneti che consentono al pilota automatico di orientare il maxibus questo farebbe del mezzo un mezzo a guida vincolata. Dunque finanziamenti salvi ma a questo punto era obbligatorio il passaggio al Via.

Un’altra stranezza segnalata al pm dai tecnici relativa alla Via è l’incredibile ritardo con il quale il progetto arrivò in Regione: cioè il 2008 solo pochi i giorni prima dell’approvazione del progetto definitivo (avvenuto l’8 agosto 2008) con determinazione n. 9319 dell’ing. Pierdomenico Fabiani, Responsabile Unico del Procedimento per conto di GTM s.p.a.

«È noto, viceversa», scrivono i consulenti, «che ogni necessaria disamina ambientale, in accoglimento del principio di precauzione e di prevenzione di matrice comunitaria, debba essere condotta non appena sia possibile individuare e valutare tutti gli effetti che il progetto può produrre sull’ambiente».

Se ce ne fosse stato bisogno dalle carte della procura emerge l’ostinazione dell’amministrazione pubblica ad arrivare a spendere soldi fornendo motivazioni di comodo per giustificare questo quell’atto amministrativo. Il risultato è un papocchio pericoloso.