

Filovia, dubbi anche sull'aggiudicazione dell'appalto Dalla relazione del consulente della procura emergono nuove incongruenze

PESCARA. Si gioca sui termini, si fanno affermazioni nette e precise ma spesso di senso opposto o contraddittorie. A seconda della utilità.

L'iter amministrativo legato al progetto ventennale della filovia tra Pescara e Montesilvano è costellato di incongruenze di cui la classe degli amministratori pubblici non si è mai accorta pur essendo essa stessa principale artefice.

Se, dunque, nella migliore delle ipotesi anche nelle più controverse opere pubbliche le "carte stanno a posto", in questo caso nemmeno questa eventualità sarebbe rispettata. Così la procura decide di desecretare la relazione tecnica dell'avvocato Federico Gualandi e dell'ingegner Giulio Maternini inviandola alla Regione. Forse nella speranza di aiutare un "ravvedimento operoso" degli enti locali. Intanto rimane oscura l'altra parte dell'inchiesta, cioè quella legata agli eventuali abusi penali. Né si conoscono al momento i nomi ed il numero degli indagati.

Gli investigatori hanno cominciato questa indagine circa un anno fa, a lavori iniziati: il tempo trascorso non agevolerà le operazioni di controllo e verifica. Ma all'orizzonte non sembra esserci nulla di buono e molto dipenderà da quello che accadrà, se sarà o meno realizzata effettivamente la filovia o se invece a causa delle lacune amministrative debba rimanere una fastidiosa incompiuta.

BALFOUR BEATTY E LA GUIDA AUTOMATICA

Come abbiamo visto tra le principali incongruenze vi è quella legata alla definizione di "guida vincolata". Cioè stabilire se la filovia sia un mezzo libero di andare dove e come vuole (com ad esempio un autobus) oppure vincolato ad una sede preordinata come se avesse binari (come ad esempio un tram). Tutto ruota intorno a questo punto che è stato il grimaldello per la Gtm di ricevere i finanziamenti nel 1992 (60 miliardi di lire), per l'Ati di sbaragliare la concorrenza (puntando sulla guida automatica grazie a "binari immateriali" e sensori all'avanguardia). La guida vincolata è stata poi negata per non sottoporre l'opera alla valutazione di impatto ambientale.

La Commissione giudicatrice della procedura ristretta per l'affidamento dei lavori per la realizzazione del sistema Tpl elettrificato a tecnologia innovativa tra Pescara e Montesilvano, è stata nominata dalla Gtm s.p.a. il 15 marzo 2006 ed era composta da 5 membri, tra cui il presidente. La commissione, nell'arco di tre mesi circa, si è riunita 9 volte in seduta privata e la decima in seduta pubblica ed ha attribuito i punteggi, come indicato al punto 7 della lettera d'invito.

Nei verbali del 27 giugno 2006 numero 9 si legge che mentre i sistemi offerti dalle altre due concorrenti (ATI SIRTI S.p.a. – IMET S.p.a. / ATI Bonciani S.p.a. – Ganz Transelektro LTD – Consorzio Ciro Menotti) non presentano sostanziali elementi di innovatività viceversa, il sistema offerto dall'ATI Balfour Beatty Rail S.p.a. – APTS – Vossloh Kiepe «è innovativo poiché prevede la guida vincolata ed elettronica del veicolo Phileas offerto, il quale, quindi, dispone di una guida automatica che consente di ottimizzare le condizioni di marcia del veicolo stesso».

«In effetti», annotano i consulenti, «mentre gli altri due concorrenti ricevono un punteggio pari a 1, il sistema Phileas ottiene ben 15 punti. Se si esamina lo "specchio finale" riepilogativo, ci si avvede che tale punteggio è proprio quello che fa la differenza, sotto il profilo tecnico, tra il punteggio dell'ATI Sirti (40,00) e quello dell'ATI Balfour Beatty (51,52), dato che lo scarto tra le due offerte (sotto il profilo tecnico) è pari a 11,52 punti. Si aggiunga che, con riferimento all'offerta economica», continua il consulente, «il corrispettivo richiesto dall'ATI Balfour Beatty è il più alto, cosicché il punteggio finale

vede una differenza ancora minore (ATI Sirti punti 75,00 e ATI Balfour Beatty punti 85,27, con una differenza di 10,27 punti)».

Ora se però risulta che i magneti-sensori che permettono la guida automatica e vincolata vi sono solo su un tratto del percorso (forse un breve tratto) ci si dovrebbe interrogare sulla legittimità della valutazione espressa dalla Commissione –sostengono i consulenti della procura- e della stessa “aggiudicazione”, che «risulterebbe fondata su presupposti di fatto non corrispondenti a quanto concretamente fornito ed a quanto è in corso di realizzazione».

DISPARITA' DI TRATTAMENTO?

Dunque se la grande innovazione che è servita per vincere l'appalto dovesse invece sfumare o dissolversi, sempre per i consulenti, si potrebbe ipotizzare «la violazione del principio di imparzialità e la violazione della par conditio».

Tra gli altri “misteri” irrisolti dai consulenti vi sono le carte della progettazione della sede stradale. Nel progetto esecutivo non si trova alcun calcolo circa la pavimentazione prevista ma solo l'indicazione degli spessori dei materiali utilizzati, senza addurre alcuna motivazione in termini di durata di vita utile, carichi attesi, tensioni che si generano negli strati e nel sottofondo (piano di posa) del quale è ignota natura e capacità portante.

In pratica nessuno ci dice se la sede utilizzata riuscirà a reggere il peso del maxi bus anche perché dalle carte non emerge uno studio che possa dare rassicurazioni sulla realizzazione della strada parco.

Le norme vigenti, inoltre, prevedono che gli attraversamenti pedonali della “Strada parco” dovranno essere regolamentati (protezioni laterali, labirinti, ecc.) ma «non si è vista alcuna opera in cantiere e dalla documentazione esaminata non si rileva alcun progetto per risolvere il problema degli attraversamenti della “Strada Parco”».

