

Filovia Pescara, i comitati contro Sorgi e le sue giustificazioni scrivono a Bruxelles. Il mistero della “rettifica” della Autorità per la vigilanza dei contratti pubblici

ABRUZZO. Documenti interessantissimi di per sé e per il loro contenuto.

Tanto interessanti che le associazioni che si battono da anni contro la filovia, ieri, dopo la pubblicazione dei documenti integrali, hanno scritto immediatamente alla responsabile del procedimento per la Commissione europea. La società civile attiva sull'argomento crede vi sia il pericolo di raccontare una storia non completamente aderente alla realtà o riportare a 1600 chilometri di distanza alle istituzioni della Ue una realtà quantomeno frammentaria e parziale.

Ritenuti «documenti segreti e pericolosi» per il dirigente regionale, Antonio Sorgi, tanto da chiedere provvedimenti contro questo quotidiano, sono stati una vera rivelazione per i cittadini che da anni impegnano forze e tempo per cercare di capire, studiare le carte (spesso negate) e comprendere le ragioni che sottendono l'investimento da 30milioni di euro.

Così ieri le associazioni MareLibero.net, il comitato “Utenti Strada Parco”, il comitato “NO Filovia” hanno scritto a Bruxelles alla dottoressa Paola Appignani per far presente alcune incongruenze –secondo loro- delle missive del dirigente regionale. Hanno inviato in allegato anche una serie di articoli di giornale affinché si possa allargare l'orizzonte della questione e poterla esaminare in maniera completa ed esaustiva.

Il problema principale, come si è capito negli ultimi giorni, è la assoggettabilità del progetto filovia alla commissione di valutazione di impatto ambientale, prima negata nel 2008 dalla Regione (Sorgi), poi, dopo la consulenza tecnica inviata dalla procura, calendarizzata (dallo stesso Sorgi) per lo scorso 3 luglio a cantiere aperto.

«Dal contenuto delle giustificazioni adottate dall'architetto Antonio Sorgi, Direttore del Comitato di Coordinamento Regionale V.I.A.(lettera prot. n.4040 del 15 maggio 2012), si evince», scrivono oggi le associazioni nell'Ue, «come il medesimo faccia pieno affidamento sulle conclusioni dell'incredibile istruttoria condotta dall'Autorità di vigilanza per i contratti pubblici, omettendo di considerare che proprio in materia di screening, la medesima Autorità ha rettificato - su formale sollecitazione del Wwf Abruzzo - quanto sostenuto in prima istanza, ammettendo che la verifica di assoggettabilità non fosse stata correttamente compiuta per il progetto in esame nelle varie fasi procedurali».

UN MISTERO IRRISOLTO

La dichiarazione di Sorgi che ha fatto saltare sulla sedia i cittadini è quella che riguarda il passaggio in commissione Via («l'intervento de quo è stato così sottoposto a screening nella seduta del 15 luglio 2008»). In realtà, come spiegato ieri, in quella seduta lo stesso comitato si era limitato ad una «presa d'atto» affermando che per le caratteristiche del progetto non era necessario che la commissione di valutazione di impatto ambientale verificasse i contenuti del progetto. Una affermazione che era stata quasi interamente mutuata dal documento della Autorità per la vigilanza dei contratti del 9 febbraio 2001 n.14682 nella quale si leggeva :«la procedura di screening, ovvero la verifica di compatibilità ambientale, risulta essere stata effettuata dall'ente competente».

Orbene il Wwf all'epoca contestò questo passaggio formalmente all'Autorità scrivendo una dura lettera dopo la quale la stessa Authority è stata costretta a “rettificare” e correggere il tiro e l'interpretazione di quella affermazione.

Ma la rettifica rimasta, sconosciuta fino ad oggi, viene pubblicata integralmente da PrimaDanoi.it a

beneficio di tutti poiché (e questo è il vero mistero) la “rettifica” è stata inviata soltanto al Wwf e non a tutti gli altri enti che avevano ricevuto la precedente comunicazione.

Una pubblicazione che va a beneficio dello stesso dirigente regionale, Sorgi, che per le ragioni citate non è a conoscenza ufficialmente della suddetta rettifica e per questo potrebbe addirittura considerarsi il caso che la sua risposta alla Presidenza del consiglio sia frutto di un errato affidamento su un documento poi parzialmente rettificato.

«L'AMPIO DIBATTITO»

«E' stupefacente poi», scrivono ancora le associazioni a Bruxelles, «che Sorgi attribuisca a una semplice affollata conferenza stampa, tenutasi il 17 luglio 2006, in occasione della presentazione delle caratteristiche tecniche del Phileas, e all'“ampio dibattito” che ne è seguito, la realizzazione del facto di uno screening, aggiungendo che sarebbe stata rilevata finanche una richiesta di accesso agli atti presentata il 24 novembre 2006 alla Direzione Trasporti della Regione Abruzzo dal Signor Giovanni D'Intino, ma omettendo, anche in questa circostanza, di riferire che tale richiesta fu negata al ricorrente, asserendo che “...al momento la (richiesta) non può trovare accoglimento non trovandosi stabilmente la documentazione di che trattasi nella materiale disponibilità dello scrivente Servizio” (lettera prot. n. 10243 del 20-12-2006)».

«La verità dei fatti è che», prosegue la missiva inviata a Bruxelles, «il 17 luglio 2006, il progetto esecutivo non era stato ancora redatto (i relativi tabulati recano la data del 2008) e il progetto stesso è stato divulgato alla cittadinanza soltanto in data 3 dicembre 2010, su iniziativa esclusiva delle Associazioni e Comitati – riusciti nel frattempo, dopo insistenti richieste rifiutate di accesso agli atti, a venire in possesso tramite un Consigliere regionale di opposizione, che aveva dovuto far temere il ricorso alla forza pubblica – a lavori effettivamente iniziati il 9 gennaio 2009 presso il Comune di Montesilvano, per il completamento del tratto mancante del percorso dedicato.

IMPATTI MIGLIORATIVI?

Quanto, poi, agli «impatti ambientali migliorativi che scaturirebbero dalla realizzazione del nuovo sistema di trasporto», il dirigente «si è limitato a vantare le potenzialità taumaturgiche del sistema innovativo proposto», dicono le associazioni, «quale efficace strumento di lotta all'inquinamento acustico e atmosferico, tralasciando le numerose intersezioni che interessano il tracciato riservato (ben quattordici su Km 5,75!), ove è prevista l'installazione di altrettanti semafori, con i conseguenti rallentamenti al traffico veicolare e, quindi, col peggioramento della qualità dell'aria che si voleva migliorare con l'avvento della filovia, riportando la città ai tempi della vecchia ferrovia».

«In tutta Europa», si legge ancora nella missiva, «il trasporto pubblico sottrae spazio alle auto, non alle bici e ai pedoni, e la filovia avrebbe dovuto occupare una delle attuali strade a maggiore densità di traffico veicolare. A tal fine, per riservarle corsie dedicate, sarebbe stata sufficiente un'intelligente politica dei sensi unici alternati sulle principali arterie cittadine. Alla luce delle considerazioni suesposte, i Comitati scriventi confidano molto nell'esito dell'istruttoria in corso presso codesta Commissione, affinché venga autorevolmente contestata la grave omissione che ha riguardato il progetto in esame, mai assoggettato ad alcuno studio di valutazione d'impatto ambientale, benché esso fosse previsto dall'art. 3 della Legge n. 211/1992 che ha disposto il relativo finanziamento».

A riprova di ciò, nella recente riunione del 3 luglio, come si evince dal Giudizio n. 2019 già pubblicato, Sorgi – su sollecitazione della Procura della Repubblica di Pescara e della Presidenza del Consiglio dei Ministri – ha per ora dovuto sospendere, di fatto, i lavori in corso d'opera perché privi di un requisito essenziale di legittimità, rinviando ogni altra decisione utile all'esito dell'istruttoria.