

L'inchiesta sulla filovia - Filovia, sotto accusa i lavori per i 191 pali. Si allarga l'inchiesta su Russo: pronto un altro esposto del Wwf contro la Regione. Altri 2 consulenti per scovare abusi (Guarda il servizio - RAI TGR)

PESCARA Partita dalla gara d'appalto risalente al 2006 arriva fino ai lavori in corso sulla strada parco con 191 pali già piantati e i filobus appena comprati. La svolta nell'inchiesta sulla filovia – con il presidente della Gtm Michele Russo e i dirigenti della Balfour Beatty e della Vossloh Kiepe di Milano, Giuseppe Ghirardi e Maurizio Bottari, indagati per truffa aggravata, frode nelle forniture pubbliche e falso – mette sotto accusa ogni dettaglio del cantiere e tutte le voci di spesa della grande opera. E, oggi, il Wwf è pronto a presentare un altro esposto alla procura: una denuncia che tira in ballo la Regione Abruzzo per una presunta ricostruzione falsata delle tappe della filovia inviata alla Commissione europea dopo l'apertura di una procedura di controllo e infrazione sull'opera. Altri 2 consulenti. Si allarga così l'inchiesta e a dimostrarlo è la nomina di altri 2 consulenti del pm Valentina D'Agostino: nel pool che indaga sulla grande opera da 31 milioni di euro per un percorso di 8 chilometri tra l'area di risulta a Pescara e i Grandi alberghi di Montesilvano sono entrati anche un architetto di Pescara, Fabrizio Donatelli, e un ingegnere di Montesilvano, Antonino Prosperi. Il loro compito, dopo la perizia sull'appalto affidata ai docenti Giulio Maternini di Tecnica ed economia dei trasporti alla facoltà di Ingegneria dell'università di Brescia e Federico Gualandi di Diritto amministrativo all'università di Venezia, è scovare presunti abusi e controllare che i lavori in corso non siano diversi dai progetti: dall'asfalto, ai marciapiedi fino ai pali e alle 2 sottostazioni di via Ruggero Settimo a Pescara e in viale Europa a Montesilvano e ai 2 capolinea. Un'impresa perché, dopo le perquisizioni della squadra mobile, venerdì scorso, alla sede della Gtm in via Raiale e negli uffici milanesi della Balfour Beatty, in via Lampedusa, e della Vossloh, in via Puecher a Cernusco sul Naviglio, il materiale sequestrato e portato in questura è diventato tanto. Controlli sui lavori. Alla base della sterzata dell'indagine, dalla gara d'appalto ai lavori in corso, c'è un passaggio della perizia di Maternini e Gualandi, gli stessi esperti di mobilità che hanno bocciato il Cavis di Bologna: su un documento delle ditte vincitrici consegnato alla Regione Abruzzo, un atto scoperto dalla Mobile, si dice che i magneti per ancorare la filovia all'asfalto – la guida vincolata è un elemento decisivo per ottenere il finanziamento stanziato nel 1992 – sono «irrilevanti» anche se, poi, l'«innovazione» legata proprio ai magneti è risultata decisiva per l'affidamento dei lavori: «Se si esamina lo specchio finale», scrivono i docenti consulenti della procura, «ci si avvede che tale punteggio è proprio quello che fa la differenza». «Duplice scenario». Così, per Maternini e Gualandi, «può rilevarsi un duplice scenario: nella prima ipotesi, il sistema in corso di realizzazione è effettivamente a guida vincolata immateriale e i finanziamenti risultano correttamente erogati e l'aggiudicazione correttamente effettuata alla Balfour Beatty ma con l'inevitabile conseguenza che difetta indubbiamente qualsiasi Valutazione d'impatto ambientale (Via). Nella seconda ipotesi, viceversa, il sistema», dicono i consulenti, «non risulterebbe corrispondente a quello offerto in sede di gara e valutato dalla commissione, dato che il veicolo non avrebbe vincoli e non costituirebbe un sistema di trasporto a guida vincolata; i magneti risulterebbero posizionati solo su alcuni tratti e risulterebbero sostanzialmente irrilevanti. È evidente», continuano, «che in questa ipotesi ci si dovrebbe interrogare sulla legittimità della valutazione espressa dalla commissione e della stessa aggiudicazione, che risulterebbero fondate su presupposti di fatto non corrispondenti a quanto concretamente fornito».