

Toto porta la filovia in Parlamento. Interrogazione del deputato Fli ai ministri Clini e Passera: «Al progetto manca il nulla osta del dicastero dei Trasporti»

PESCARA Finisce al centro di un'interrogazione parlamentare il più grande investimento sulla mobilità urbana dal dopoguerra a oggi. Il maxi appalto della filovia da 31 milioni di euro per collegare un percorso di appena 8,5 chilometri, dalla stazione centrale di Pescara ai Grandi alberghi di Montesilvano, con un mezzo “tecnologicamente innovativo e a guida vincolata” per la prima volta sarà approfondito dagli esperti incaricati dal governo. Ieri mattina, è stata pubblicata l'interrogazione del deputato abruzzese Daniele Toto (Futuro e libertà per il terzo polo) indirizzata ai ministri dell'Ambiente Corrado Clini e delle Infrastrutture Corrado Passera in cui vengono messi in luce i punti oscuri del progetto assegnato alla Gtm (Gestione trasporti metropolitani) e finito sotto la lente della Procura della Repubblica e dell'Unione europea. L'appalto sotto accusa. Dopo l'inchiesta che ha portato all'iscrizione sul registro degli indagati del presidente della Gtm Michele Russo e dei dirigenti della Balfour Beatty e della Vossloh Kiepe di Milano, Giuseppe Ghirardi e Maurizio Bottari _ le ipotesi di reato sono di truffa aggravata, frode nelle forniture pubbliche e falso _ e in seguito agli esposti firmati dal Wwf Abruzzo indirizzati alla Commissione europea, adesso la parola passa al Consiglio dei ministri. Secondo l'onorevole Toto, l'appalto del filobus risulta viziato da «gravissime illegittimità formali e sostanziali». Oltre all'assenza dello screening di Valutazione d'impatto ambientale (Via), denunciata più volte dagli ambientalisti, dall'Associazione strada parco presieduta da Mario Sorgentone e dai diversi comitati civici sorti per tentare di bloccare i lavori lungo il tracciato ciclopedonale, il documento di Toto mette in luce un aspetto finora passato sottotraccia. In particolare, il deputato chiede se sia vero che l'opera manca del nulla osta del ministero dei Trasporti, una circostanza che sarebbe stata evidenziata nella perizia redatta dai consulenti della Procura che indagano su Filò. Toto si rivolge ai due ministri, domandando se sia ammissibile uno screening “a sanatoria” come quello che vorrebbe fare la Gtm ripresentando lo stesso progetto. Infine, invita il governo ad assumere iniziative «in linea con l'orientamento giurisprudenziale, amministrativo e comunitario» secondo cui la procedura di Via è «ontologicamente preventiva» e la sua omissione «travolge gli atti del procedimento». La ricostruzione di Toto. L'interrogazione depositata dal parlamentare abruzzese è ricca di dettagli fumosi e particolari equivoci che aggrovigliano la vicenda filovia. Toto ripercorre la storia dagli inizi, dalla prima richiesta di finanziamento del 9 maggio 1992 per un “impianto filoviario del bacino metropolitano di Pescara, per la tratta Silvi-Montesilvano-Pescara e Pescara Porta Nuova-Aeroporto” (un percorso di 25 chilometri dal costo di 60 miliardi di vecchie lire, pari a 31 milioni di euro) fino all'approvazione della variazione tecnologica e di tracciato con delibera Cipe del 19 dicembre 2002. L'opera assume la denominazione di “impianto di trasporto pubblico locale elettrificato a tecnologia innovativa tra Pescara e Montesilvano” e viene affidata alla Gtm. In sostanza si riduce il tracciato da 25 chilometri a 8,5 (solo 5,5 elettrificati), ma l'entità del finanziamento resta identica. Il passaggio successivo è l'aggiudicazione dell'appalto alle due società milanesi Balfour Beatty e Vossloh Kiepe (2007) e l'avvio dei lavori nel 2009, accompagnati da uno stuolo di polemiche e manifestazioni di piazza. La proposta di Sorgentone. A opporsi fin dagli albori alla filovia (191 pali a distanza di 25 metri, 15 semafori agli incroci e 4 cavi elettrici in sospensione) è stata l'associazione Strada parco, citata anche nell'interrogazione. Il presidente Mario Sorgentone, a poche ore dalla presentazione del quesito a Montecitorio, ringrazia «la sensibilità dell'unico parlamentare abruzzese che ha preso a cuore la vicenda» e ribadisce la necessità di un progetto meno impattante. «Se la Gtm avvierà le procedure dello screening», dice, «dovrà farlo su un nuovo progetto, pena l'illegittimità. Proponiamo la rimozione dei pali e l'acquisto di autobus elettrici di modeste dimensioni, in linea con il bacino di utenza. Si otterrebbe un risparmio di 15 milioni da usare per completare la linea verso Francavilla, l'aeroporto e Silvi, come nel programma originale».