

Filovia, tutti i sospetti di irregolarità. Ma l'indagine sarà archiviata. Fatti acclarati che lasciano immaginare scenari non svelati

ABRUZZO. Un bel sospiro di sollievo per tutti gli indagati perché probabilmente non ci sarà un processo e non ci saranno contestazioni di violazioni penali.

La parola finale spetterà al gip che dovrà decidere se archiviare o chiede un supplemento di indagine ma è indubbio che andare oggi a fondo su una storia vecchia di 20 anni potrebbe essere quasi inutile e una ulteriore proroga sia una strada da non percorrere.

Dalle 20 pagine della richiesta di archiviazione firmate dal pm Valentina D'Agostino, titolare dell'inchiesta, non emerge però la prova della perfetta regolarità e correttezza dell'iter ma il ritratto di pezzi importanti della pubblica amministrazione devastati da sospetti, che fa comunella con il privato, controllori che concordano versioni con i controllati. Prima si dice "bianco" e poi si dice "nero" solo per salvare la faccia e perché ora conviene così.

C'è molto più di qualcosa che non va da quello che emerge dalle carte della procura e se la pubblica amministrazione viene amministrata così allora c'è da farsi molte domande. Tutte quelle domande che la politica, che da anni spinge a prescindere questo progetto, non si è mai fatta e non si è mai fermata a riflettere o vedere. Ancora una volta nessuno si è accorto di nulla?

1- 60 MILIARDI DI LIRE PER 22 KM... ANZI 60 MILARDI PER 8 KM

Un esempio da manuale su come la pubblica amministrazione utilizzi i soldi pubblici è proprio questo. Pagina 2 della richiesta di archiviazione: nel 1992 l'allora Gtm presenta istanza al Ministero dei Trasporti per il finanziamento del progetto "Impianto filoviario" del bacino metropolitano di Pescara (tratta Silvi-Montesilvano-Pescara-Aeroporto) per un totale di 22,3 chilometri. Il progetto ottenne due finanziamenti con delibere Cipe del 1995 e del 1996 per complessivi 60 miliardi di lire.

Nel 1999 la commissione interministeriale approvò il progetto possono dunque iniziare i lavori. Iniziano? Macché.

Gli enti coinvolti come Gtm, Comuni, Province e Regione iniziano uno strano balletto per «rivisitare il progetto» per trovare una «tecnologia innovativa» e per suddividere l'opera in più lotti perché così tutta intera non piaceva. Il tira e molla va avanti un paio di anni e finalmente si riesce a cambiare il progetto già approvato e finanziato. Tra la gioia di tutti gli enti territoriali coinvolti il tracciato passa da 22 km ad 8km.

«Nella seduta n.132 del 19/12/2001 il Cipe accoglieva la proposta in variante ed il trasferimento dei contributi in precedenza deliberati alla nuova soluzione progettata». Due righe che raccontano un fatto eclatante: se prima con 60miliardi si costruivano 22 km di filovia ora con 60 miliardi se ne costruiscono 8. Uno scambio che è difficile credere sia stato vantaggioso per il pubblico, eppure è stato voluto dagli enti locali che per due anni si erano dannati. Tutto normale per gli amministratori che da allora ad oggi si sono succeduti ma una pesante ombra che è destinata a rimanere relegata nei libricini impolverati della piccola storia locale.

2- THE WINNER IS THE INNOVATION... IL VINCOLO DELLA GUIDA VINCOLATA

Di sospetti la procura parla anche nell'ambito della aggiudicazione della gara vinta dall'Ati Balfour Beatty Rail spa – Apts – Vossloh Kiepe.

Sospetti perché di prove schiaccianti che qualcuno abbia voluto favorire questa ditta non sono stati trovati. Però i fatti sono questi.

Il 27 giugno 2006 nel verbale della Commissione aggiudicatrice della gara si scrive che le altre Associazioni temporanee di imprese «non presentano sostanziali elementi di novità», il sistema offerto dalla Balfour Beatty invece «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».

Questa caratteristica innovativa permette all'Ati di stracciare i concorrenti pur in presenza di un prezzo di gran lunga più elevato. Dai conteggi si vede che se gli altri ricevono un punteggio di 1 a questa voce il sistema Phileas ottiene ben 15 punti. Se si esamina lo specchio riepilogativo della gara lo scarto tra i perdenti e i primi è pari a 11,52 come a dire che la qualità della "innovazione" ha deciso la gara.

Evviva finalmente un mezzo innovativo, una svolta per la città e un'opera che vale. Ma anche qui si prende una strada tutta tortuosa in salita con enormi nodi per il pubblico.

La procura intuisce che l'obiettivo di sempre sia stato quello di non sottoporre mai il progetto alla valutazione di impatto ambientale ed infatti la Gtm e l'Ati per evitare il Via affermano che il veicolo non ha vincoli e non costituisce il sistema di trasporto a guida vincolata..

Infatti nel 2008 il comitato Via decide semplicemente di non decidere e di non sottoporre a screening la Filovia.

La filovia diventa allora un mezzo come tanti a guida libera perché la legge dice che solo questi mezzi non vanno assoggettati al Via. Se è così però la gara non doveva essere decisa proprio sul parametro dell'innovazione data dalla guida "automatica". Se è così i finanziamenti non potevano essere erogati visto che si finanziava una filovia (mezzo a guida vincolata).

Succede poi che gli ambientalisti presentano esposti e la procura indaga, i consulenti dicono senza mezzi termini che il comitato presieduto da Antonio Sorgi ha sbagliato.

La paura è tanta e alla fine, ma solo alla fine, a lavori iniziati, arriva finalmente la valutazione di impatto ambientale.

Si può davvero scrivere tutto e il contrario di tutto in un documento pubblico? Si può davvero cambiare versione a seconda di come fa comodo? E perché la Filovia non doveva assolutamente essere assoggettata al Via?

3. LA COMUNELLA

Dalla perizia tecnica della procura emergono molti fatti che destano attenzione per come l'opera è stata progettata e verrà realizzata. Uno su tutto la mancanza di un massetto speciale della sede stradale che secondo i periti non reggerà e subirà notevoli avvallamenti dopo soli pochi mesi di utilizzo. La strada parco non reggerà. Vedremo.

C'è però la 'comunella' che si è creata durante i tempi caldi dell'inchiesta che ha monitorato per un breve periodo i telefoni degli indagati nel 2011.

Durante un'altra inchiesta dei carabinieri del Noe i militari hanno potuto ascoltare alcuni discorsi giudicati interessanti tra il responsabile unico del procedimento della filovia, l'ingegnere Pierdomenico Fabiani, il direttore dei lavori, Bellafronte Taraborrelli, entrambi nominati dalla stazione appaltante Gtm che dialogano con il referente privato dell'Ati: Lucio Zecchini.

In una telefonata dell'11 ottobre 2011 Fabiani e Taraborrelli (arrestato di recente per una sospetta gara pilotata del dragaggio) commentando una perizia di variante presentata dalla Balfour Beatty fanno esplicito riferimento ad «anomalie» nelle voci dei costi, tanto che Fabiani infastidito riferisce all'interlocutore che l'impresa «deve smetterla di fare questi giochetti» e che già in passato erano state pagate somme non dovute («già gli ho pagato il progetto di illuminazione che non gli avrei dovuto pagare...»).

Nelle telefonate successive il direttore dei lavori su richiesta dell'ingegner Zecchini si interessa personalmente, nonostante sia perfettamente consapevole delle anomalie della perizia di variante, che la

stessa venga approvata in Regione, tanto che si informa con un funzionario che comunica l'esito positivo e lo comunica alla azienda privata.

La procura ha poi quasi la sensazione che Taraborrelli abbia in qualche modo partecipato anche alla stesura di alcuni documenti dell'impresa «apparentemente provenienti dall'impresa privata». Quella che si chiama una collaborazione fattiva.

Anche le telefonate intercettate nell'ambito dell'inchiesta dei carabinieri confermano a livello indiziario le anomalie del progetto relative alla procedura di valutazione di impatto ambientale facendo emerge un quadro di connubio o quantomeno di accordo sulle versioni ufficiali da fornire alla Regione.

Proprio in seguito all'emersione di questo scenario il pm chiede al giudice nuove intercettazioni per Taraborrelli, Fabiani, Zecchini, l'ingegnere Maurizio Bottari, amministratore delegato della società Vossloh Kiepe e successivamente per il presidente della Gtm, Michele Russo.

Si nota fin da subito che i controllori hanno frequenti colloqui con i controllati scambiandosi pareri e collaborando.

E le conversazioni di maggiore interesse riguardano proprio la questione dello screening per la verifica dell'impatto ambientale.

La squadra mobile che ha iniziato a indagare si fa un'idea chiara che è quella secondo la quale sia la Gtm sia la ditta sono concordi nel cercare di evitare ad ogni modo la valutazione di patto ambientale, specie dopo essere venuti a conoscenza delle risultanze della consulenza tecnica voluta dalla procura.

Di fatto, ricostruisce la procura, il Rup Fabiani e Zecchini (Balfour) e Bottari sono concordi sulla opportunità di offrire una versione unica in merito alle caratteristiche dell'impianto della filovia decidendo di non mettere al corrente l'avvocato Stefania Valeri della direzione e presidenza ufficio affari legali della Regione che un impianto simile realizzato in Francia -a Duvet- era stato sottoposto a valutazione di impatto ambientale.

Anche nel caso delle risposte richieste dal Ministero dei trasporti le versioni sarebbero state concordate per renderle rispondenti alle esigenze del Comitato regionale rappresentato da Antonio Sorgi per evitare di smentire quanto già affermato nel 2008.

Lo stesso Sorgi, ricostruisce la procura, in quel frangente contatta più volte Fabiani con il quale ebbe una conversazione molto animata dalla quale si poteva evincere che la documentazione che gli era stata trasmessa da Bottari conteneva alcuni dati che rischiavano di far bloccare i lavori, per inosservanza della procedura di screening.

Dalle intercettazioni e anche emerso dallo stesso Sorgi sarebbe andato personalmente a Pescara sul cantiere della strada parco dove erano in corso i lavori al fine di documentare insieme al Rup come dovevano essere realizzati i lavori di posa dei marker magnetici.

Tutti i soggetti comunque sono molto preoccupati sulla possibile procedura di infrazione dell'Unione europea azionata da un ricorso del Wwf (Sorgi denuncerà anche PrimaDaNoi.it per divulgazione di documenti "segreti") e le possibili sanzioni oltre che la sospensione dei lavori.

Fabiani in una telefonata afferma «perché qua se ci salviamo dalla procedura di infrazione della Via solo perché riusciamo a dire che è un veicolo, un normale veicolo utilizzabile ovunque.....»

Gli investigatori ascoltano le telefonate e capiscono che il Rup seguendo le indicazioni del presidente del comitato Via dovesse preparare una nuova relazione e a differenza di quanto sostenuto fino adesso potesse evidenziare che il filobus era in grado di avere una notevole autosufficienza in marcia autonoma, ovvero non elettrica, così da poter passare anche su un percorso diverso da quello della strada parco.

Dalle indagini emerge che anche il presidente della Gtm Michele Russo il 26 giugno 2012 si sia incontrato a Milano con il direttore tecnico della Balfour Beatty rail e con Maurizio Bottari presso la sede di una delle sue società e che poi abbia contattato Sorgi per un appuntamento finalizzato ad «organizzare il lavoro» ossia predisporre la documentazione utile alla soluzione della questione relativa alla valutazione di impatto ambientale.

«ANOMALA INGERENZA»

«Le conversazioni monitorate», scrive il pm Valentina D'Agostino nella richiesta di archiviazione, «evidenziano dunque un'anomala ingerenza del presidente del comitato Via Antonio Sorgi, il quale per confermare la validità del giudizio espresso nel 2008 dalla commissione da lui stesso presieduta ed evitare l'attivazione di una procedura di infrazione comunitaria in relazione al mancato assoggettamento dell'opera allo screening, suggeriva al presidente della Gtm e al Rup di concentrare l'attenzione sulla posa in opera dei magnetini stabilendo di non far proseguire i lavori ad essi relativi. Le intercettazioni tuttavia», scrive ancora il pm, «hanno potuto evidenziare anche altri profili di criticità come quello del mezzo con 20 posti in meno rispetto al capitolato approvato».

Come si sa durante le indagini vengono ascoltati i principali indagati e così Antonio Sorgi ammette di aver avuto numerosi contatti con gli altri soggetti spiegando la sua versione dei fatti e motivando i vari contatti con il fine di acquisire elementi di conoscenza sulle caratteristiche tecniche dell'impianto per poter rispondere alla richiesta di informazioni della Presidenza del consiglio dei ministri.

Anche gli altri forniscono spiegazioni in buona parte convincenti e motivando i loro interessi con l'esclusivo fine di far proseguire i lavori e di portare a termine l'opera.

Alla fine però i reati ipotizzati per il pm non reggono a fronte di semplici indizi di irregolarità, sospetti e comportamenti «anomali». Il fatto è che mancano prove sufficienti per dire che gli illeciti sono stati compiuti per cui la stessa procura chiede al gip archiviare.

