

Carotaggi filovia Pescara, il difensore civico: «al consigliere comunale vengono forniti gli atti»

PESCARA. Il difensore Civico del Comune di Pescara Giovanni Stramenga è chiaro: «il consigliere comunale ha diritto di ottenere dal Comune, dalle aziende ed enti dipendenti dallo stesso o di cui lo stesso è socio tutte le notizie e le informazioni utili all'espletamento del mandato».

Stramenga è stato allertato da Antonio Blasioli che da settimane prova ad ottenere i risultati dei carotaggi effettuati sul manto stradale dove passerà la filovia per escludere eventuali problemi con il passaggio del filobus.

La Balfour Beatty gli ha detto no, il Comune di Pescara ha invece risposto di non avere quei documenti.

Ora il difensore civico ha certificato in pieno il diritto del consigliere a visionare e ottenere copia di quegli atti sia nei confronti della Balfour Beatty, sia anche nei confronti della stazione appaltante Gtm.

La Balfour Beatty ha negato l'accesso in virtù di accordi contrattuali con la Gtm, «clausole di riservatezza che peraltro», spiega Blasioli, «non ho avuto modo di leggere da nessuna parte».

Alla stessa richiesta, la Gtm non ha invece fornito alcuna risposta, mentre il Comune di Pescara, ha sfornato la nota del vice sindaco Bernardino Fiorilli, il quale afferma che gli Uffici Tecnici non sono in possesso di tali risultanze.

«Una circostanza questa», commenta Blasioli, «che oserei dire ben più grave, se si considera che quelle prove attengono a un'opera che si sta svolgendo sul territorio del Comune. Tanto più che, al formarsi degli "ormaiamenti" procurati dal passaggio del Phileas, il servizio TPL dovrebbe essere immediatamente sospeso. Per questo motivo, mi sarei aspettato una diversa attenzione, ma a oggi pare che per l'amministrazione Mascia, la filovia sia una vera e propria "zona franca"».

Il Difensore civico, con la nota in esame, ha avuto modo di entrare nel merito anche del cosiddetto "segreto", in virtù delle vantate clausole contrattuali opposte dalla Balfour Beatty, citando ampia giurisprudenza amministrativa. In particolare, la pronuncia del Consiglio di Stato in data 8 settembre 2011, n. 5053, ha specificato che «...al Consigliere non potrà neppure essere opposta la natura riservata delle informazioni richieste, essendo egli tenuto al segreto d'ufficio», orientamento ribadito anche nelle pronunce del Ministero dell'Interno.

Chiude la nota, l'avvocato Stramenga, affermando che «l'accesso richiesto debba essere consentito quantomeno nei confronti della Gtm S.p.A.».

«Invierò, quindi, nuovamente», annuncia Blasioli, «alla Gtm e alla Balfour Beatty la richiesta, allegando il parere del Difensore civico per una risposta immediata, a cui voglio sperare non vorranno esimersi dal dare seguito. A quanti pensano che questa richiesta sia strumentale perché su quella strada passavano i treni, mi preme precisare che la quota del rilevato ferroviario è stata sollevata di circa un metro con l'impiego di semplice terriccio e materiali di risulta e, in vari punti, ci sono stati lavori per la realizzazione dei sottoservizi, così vanificando il preesistente consolidamento del sottofondo, posto che i carotaggi sono stati il sistema scelto dai consulenti della Procura incaricati della perizia tecnica, Maternini e Gualandi, per l'accertamento geognostico e di portanza del sottofondo stradale. Ricordo, infine, che è la stessa APTS che costruisce il Phileas a prescrivere di realizzare la corsia riservata con uno scavo adeguato, poi colmato per uno spessore di 30 cm. con cemento armato, frazionato da opportuni giunti dilatatori».

Questa prescrizione serve a consentire l'ancoraggio stabile alle boe magnetiche tipiche dell'innovativo binario virtuale al servizio della guida immateriale, per cui il filobus in questione si è aggiudicato la gara d'appalto.

Il Phileas pesa, infatti, 27 tonnellate e, senza la corsia costruita a norma, «è tale da produrre avvallamenti del manto stradale», continua Blasioli, «che possono indurre lo spostamento dei magnetini, con la

conseguente vanificazione della loro funzione di sicurezza, oltre all'usura in pochi mesi della strada, soggetta a continui e dispendiosi interventi di manutenzione, cui si aggiunge la spesa di 2 milioni e 700 mila euro/anno, per i costi di gestione e manutenzione ordinaria».

