

**La Corte dei Conti: filovia tra i peggiori appalti d'Italia. I giudici contabili stroncano la grande opera: stanziati 30 milioni ma mai finita. E il rapporto non dà certezze per il futuro: i nuovi mezzi ancora in fase di studio. L'ultima parola sul maxi intervento spetterà a Tonelli**

PESCARA La filovia tra Pescara e Montesilvano è l'esempio (opposto) di grande opera all'italiana. Proposta da 25 anni, finanziata dal 1995, mai finita e con un punto interrogativo sul futuro. Avrebbe dovuto essere un «trasporto rapido di massa» e, invece, a distanza di 25 anni dalla prima richiesta di finanziamento, l'appalto va ancora a passo di lumaca e la filovia sulla Strada parco non è finita. Per questo primato, la filovia entra tra «gli interventi con maggiori criticità» d'Italia. «Criticità» che, secondo la Corte dei Conti, sono «persistenti» e «rilevanti». Con il cantiere bloccato e nessuna certezza per i passi successivi dell'opera, anche la magistratura contabile stronca la filovia. In uno studio sullo «stato di realizzazione dei sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie veloci nelle aree urbane» finanziati in Italia dalla legge 211 del 1995, la stessa che ha assegnato i 30 milioni di fondi anche alla filovia, la Corte dei Conti passa in rassegna i lavori mai completati. E tra i casi peggiori d'Italia c'è proprio la filovia, la regina delle opere contestate: «Criticità persistenti si registrano nell'attuazione». Un'opera che avrebbe dovuto essere pronta già nel 2009 e, invece, sono passati altri 8 anni e non si sa quando la filovia entrerà in funzione, addirittura, solo sul primo lotto della tratta Pescara-Montesilvano lunga 8 chilometri. Il progetto originario, invece, prevedeva altri due lotti per collegare Silvi e Francavilla fino all'aeroporto di Pescara. Un grande progetto ma solo a parole che, poi, è stato ridotto alla Strada parco, sede dell'ex ferrovia. La Corte dei Conti riassume tutte le maledizioni della filovia: «Il sovrapporsi di alcune problematiche ha prodotto un notevole ritardo nei tempi di attuazione dell'intervento: il termine di ultimazione delle prestazioni, previsto contrattualmente per maggio 2009, è stato spostato al 2015 ed oggi i lavori non risultano ancora terminati». E la Corte dei Conti dice anche di più perché lo «scostamento» sui tempi «attualmente non è valutabile»: impossibile fare previsioni sul primo viaggio dei filobus, non ancora acquistati. Anche perché il futuro di un'opera pensata 25 anni sembra appeso a un filo ed è ancora legato a uno «studio»: «È in programma uno studio sul sistema alternativo basato sul sistema elettrico con gruppo di batterie agli ioni di litio». Significa che la filovia è ancora sospesa sulla tecnica da adottare: «Non si hanno notizie», conferma la Corte dei Conti, «in merito alle decisioni assunte dalla stazione appaltante; la competente direzione generale ha comunicato che la stazione appaltante ha anticipato per le vie brevi di voler procedere alla risoluzione del contratto in essere procedendo a una nuova gara per la fornitura dei veicoli». Tutta colpa del fallimento che ha travolto la ditta fornitrice dei filobus, ultimo fuori programma dell'opera contestata e oggetto di ricorsi e di un'inchiesta penale per truffa finita con l'archiviazione: «Nel dicembre 2014 si è aperta una nuova problematica connessa al fallimento della Apts Bv, titolare del sistema di guida magnetica previsto per le filovie di Pescara e Verona decretata dal Tribunale olandese di Brabant Orientale in data 25 novembre 2014». Il rapporto però contiene un dato che non mette d'accordo i contrari alla filovia: per la Corte dei Conti, la filovia è pronta al «98%». Vuol dire che, per i giudici contabili, l'assenza dei filobus inciderebbe solo per il 2%. Secondo la Corte dei Conti, la filovia è quasi pronta nonostante il «fallimento della ditta fornitrice e sospensione dei lavori; la consegna parziale delle opere per i corsi di comitati e procedura Via; studio e ricerca di reperimento di sistema alternativo a tecnologia innovativa; sospensione dei finanziamenti da parte del ministero». Ma la Corte dei Conti sottolinea: «Non esistendo banche dati, le stesse verifiche della Sezione sono condizionate nella loro attendibilità alla correttezza dei dati trasmessi dalle amministrazioni. Va pertanto rilevata l'assenza di un idoneo sistema di controllo».

L'ultima parola sul maxi intervento spetterà a Tonelli.

Sarà il nuovo presidente della Tua, Tullio Tonelli (foto), a dire l'ultima parola sulla filovia. Una grande opera che ha attraversato cinque amministrazioni dei trasporti abruzzesi, a partire da Riccardo Chiavaroli, il primo presidente che bandì l'appalto seguito da Donato Renzetti, ex sindaco di Spoltore, Michele Russo, coinvolto in un'inchiesta penale e assolto, e infine Luciano D'Amico

