

Filovia, asfalto inadeguato e censura: ecco la verità grazie alle intercettazioni. Dalle carte dell'inchiesta emergono le verità che Comune e Gtm non dicono. Sospiri e Foschi: «Il Comune fa i lavori perché è proprietario della strada»

PESCARA. Il problema è: l'asfalto che c'è sulla strada parco non è strutturato per il passaggio di Filò. Occorrono altri lavori per rafforzare il tappetino e ispessirlo. Incredibile a dirlo ma nessuno aveva pensato a questo. Eppure nei quasi 20 anni di palleggi dell'opera pubblica «che cambierà il volto della città e risolverà i problemi di inquinamento» i tecnici e luminari che hanno redatto il progetto non si sono posti il problema. Ora però il tempo passa e le verità vengono a galla. Faticosamente ma vengono a galla.

Così qualche tempo fa il consigliere Antonio Balsioli aveva chiesto al Comune se fosse in possesso dei carotaggi della ditta che per conto della Balfour Beatty aveva fatto una relazione. Il Comune risponde che non ha quella analisi.

Molto strano perché appena qualche giorno dopo il Comune e la giunta Mascia hanno deciso di spendere 700mila euro per fare lavori di abbattimento delle barriere architettoniche e di interventi sul manto stradale.

Curioso.

Anche perché pure il mancato abbattimento delle barriere architettoniche era stato tema dibattuto nella commissione Via concludendo che la Gtm e la ditta esecutrice avrebbero dovuto adeguarsi e provvedere. Ora però a provvedere ci pensa il Comune.

Ma torniamo all'asfalto: se il Comune non è a conoscenza della relazione sullo stato dell'asfalto perché autorizza lavori per 700mila euro?

Le risposte sono tutte contenute nelle carte dell'inchiesta che la procura vuole archiviare.

Quei carotaggi devono essere tenuti segreti perché fanno molto male e a deciderlo sono gli stessi vertici della Balfour Beatty ai quali ovviamente non si oppone nessuno: né Gtm né Comune...

La volontà della società è più forte di qualunque trasparenza e così le carte rimangono segrete.

LA VERITA' DELLE INTERCETTAZIONI

Nella storia opaca e misteriosa della Filovia quella dell'indagine che si avvia verso l'archiviazione è un capitolo a parte ed ugualmente poco edificante perché a leggere con attenzione le carte, nonostante la richiesta della stessa procura di chiudere la vicenda, non esce un quadro né limpido, né corretto, di una pubblica amministrazione che funziona e fa l'interesse pubblico.

Il piede sul freno della procura ha di fatto ridato maggior vigore a chi da anni vuole realizzare a tutti i costi e contro ogni incongruenza manifesta l'opera pubblica. Ora però è il Comune a metterci i soldi per circa 6 chilometri di asfalto per rafforzarlo e renderlo idoneo al mezzo.

La verità che nessun amministratore pubblico ha detto è che già nel 2011 ditta appaltatrice e Gtm si palleggiavano il problema del manto stradale e armeggiavano per vedere a chi sbolognarlo.

Tra le moltissime chiamate monitorate dalla Squadra Mobile un gran numero affrontano proprio il problema (anche se non trascritte) e chissà quante oggi potrebbero aiutare la comprensione dei problemi anche se non hanno una rilevanza penale...

In particolare nel 2011 si parlava del problema dell'asfalto nel tratto di Montesilvano, circa due chilometri, ma oggi visto l'intervento del Comune siamo sicuri che lo stesso deficit è comune al tratto pescarese.

«Le ormaie altro non sono che dei cedimenti dell'asfalto determinati dal passaggio dei veicoli», si legge nella relazione della Polizia firmata da Pierfrancesco Muriana, «chiaramente in un tracciato come quello

della strada parco dove la guida è, o dovrebbe essere vincolata, ovvero il mezzo usa sempre la medesima traiettoria, il cedimento finisce col creare una sorta di canaletta nel luogo in cui rotolano le rotaie. La questione non è di poco conto poiché il contratto di appalto presentava una grave carenza, ovvero non si era definito a carico di chi fossero gli oneri per il rifacimento del manto stradale, ed i lavori in corso avevano evidenziato delle vere e proprie carenze strutturali. Dunque non si trattava di recuperare il solo tappetino di asfalto, usurato chiaramente dai lavori in corso, ma di rimettere in pristino l'intero manto stradale, con costi chiaramente maggiori, certamente non preventivati all'inizio. Del resto lo stesso direttore dei lavori, Angelo Bellafronte Taraborelli, in una conversazione intrattenuta con Marco Iessi, si informava del costo per il rifacimento del manto stradale e Iessi, nel fornire una serie di dati tecnici, lasciava desumere che l'aggravio economico sarebbe stato di una certa entità».

CHE C'E' SOTTO.... L'ASFALTO?

Anche l'associazione di imprese vincitrice dell'appalto era molto preoccupata del problema.

«Sin dall'inizio delle operazioni di ascolto», scrive Muriana nel suo rapporto alla procura, «si monitoravano numerose chiamate nel corso delle quali Zecchini Lucio (Ati Balfour Beatty) era costantemente informato dal geometra Antonio D'Agostino del fatto che, via via che i lavori procedevano, venivano rilevate alcune anomalie sul tracciato stradale. Anzi, il 19 aprile 2011 D'Agostino informava Zecchini del fatto che, scavando all'altezza di via Cavour, era venuta fuori tanta acqua, specificando che "era subito scomparsa...?!", tanto da chiedersi: "che ci sia qualcosa sotto?!". Zecchini replicava che forse si trattava di sabbia, ma il geometra insisteva nel dire che si trattava proprio della parte di carreggiata dove da poco era stata rifatta la fogna, augurandosi che "non ci sia qualche problema?!... speriamo di no!... insomma voglio dire!...". Zecchini doveva certamente intuire che non poteva trattarsi solo di sabbia o di un'infiltrazione di poca entità, considerato che poco prima aveva intrattenuto un colloquio con un dipendente della Balfour invitandolo ad apporre una "clausola di riservatezza per la società STS" incaricata delle prove di carico sull'asfalto, commentando il fatto che un giornale voleva informazioni in merito».

IL RAPPORTO DELLA STS DEVE ESSERE SECRETATO

Il 17 maggio 2011 arriva il report della società STS sulla tenuta del manto stradale e, come ipotizzato, si poteva concludere che non vi erano buone notizie: difatti nel corso di un colloquio intercorso tra Zecchini e l'ingegnere incaricato delle prove, si dice che se sul tratto ricadente su Pescara le prove avevano mostrato una capacità di resistenza ben al di sopra dei 20 anni, al contrario, sul tratto di competenza di Montesilvano, per una lunghezza di circa due chilometri, il risultato era pessimo. E questo perché la qualità del conglomerato bituminoso «ha uno spessore evidentemente più basso di Pescara ed una scarsa portanza in cui la vita utile è di uno due tre anni...» dice sempre Zecchini che concludeva dicendo: «Ehm!... eh accidenti non è... certo non è certo una buona notizia perché sapere che tutto il tracciato di Montesilvano è...ehm... è in condizioni non ... non buone ehm... certo è una notizia che.... che ha un'estensione notevole insomma io sinceramente io sinceramente mi aspettavo un problema ... a Pescara dove sono stati fatti dei lavori e quindi dove... uhm... dove mi aspettavo che c' erano qualche centinaio di metri ...».

Zecchini ha poi trasmesso il report a Giuseppe Ghilardi, l'amministratore delegato della Balfour.

.....Zecchini Lucio : ... Sì!... allora io ne ho, invece ne ho parlato con lui, ehm... lui mi ha detto che i risultati stanno in fondo, ehm... sono in fondo dove ... dove... in funzione dei vari tratti e far vedere la, la vita utile attesa e c'è lui sostanzialmente ha detto che il tratto di Montesilvano che il tratto di Montesilvano non... non va bene!...

Ghilardi Giuseppe : ... Quello nuovo?!.....

Zecchini Lucio : No!... no!.... il tratto di Montesilvano quello ... quello..... vecchio, allora i 5 chilometri

di strada esistente sono stati realizzati in due lotti,.. ehm... in due lotti distinti, quello di Pescara, che è lungo tre chilometri e quello di Montesilvano che è lungo due chilometri, ehm... loro nel fare il rilievo hanno evidenziato il fatto che .. la... la... la... l'infrastruttura la parte... ehm... sotto fond.... sottofondazione stradale, nel tratto di Montesilvano, presenta una ... un grado di ... un grado di... ehm... resistenza abbastanza basso, per il quale loro cioè,.....

Ghilardi Giuseppe : Stai parlando di quello fatto da Di Prospero?!.... ah... adesso?....

Zecchini Lucio : Sì!.... no!..... no!... no!... no!...

Ghilardi Giuseppe : ... Non per voi!.... mah per la prima.....

Zecchini Lucio : Sì!... sì!... dieci anni fà!... dieci anni fà!... sì!.... credo si credo che lo abbia fatto lui, ehm.... però stiamo parlando di quel tratto lì,...

Ghilardi Giuseppe : ... Ecco ma il tratto nuovo,... fatto da noi, lo hanno trovato?!... o no?!.... no!.... perchè non era ancora asfaltato?!....

Zecchini Lucio : No!..... no!... no!... non era asfaltato!... no!.... su questo quì abbiamo fatto dei,... ehm... dei ehm..... ha fatto delle prove piastra eh.. direzione dei lavori e non ha evidenziato nessun tipo di problematica ... e quindi

Ghilardi Giuseppe : ... Tu non l' hai ancora fatto circolare?!.... lì quel documento quì?!... vero?....

Zecchini Lucio : No!... assolutamente!....

Ghilardi Giuseppe : ... Tientelo bene stretto!... perchè dobbiamo parlarne bene, e dobbiamo capire bene... e vedere come farlo uscire,....

Zecchini Lucio : Certo!... certo!... certo!....

Ghilardi Giuseppe : ... Perchè?!.... cioè.... se dobbiamo andare a dire che Di Prospero è un.... un ciarlatano e la direzione dei lavori pure,... bisogna stare attenti!.... eh?!... perchè tra le righe questo si legge!... lo avevo visto un pò anche io,... ho visto che nella maggior parte dei casi il ... la... la vita residua che è corta,... è dovuta al tappetino dell' asfalto, quindi.... va bene ... ehm... però effettivamente ehm... nell'infrastruttura sotto ci sono poi,... alcuni punti,... la cosa che.... a parte che loro fanno una filitica (fonetico) lì sono dei teorici quel che si vede, e secondo me dovrebbero essere un pochino più ehm... puntuali sul dire,... strato dove non v`a e lì metterci la fotografia, lì metterci l' elemento,... cioè non solo nella trattazione teorica prima,... dove fanno,.... però non si capisce cosa devi fare cosa non devi fare, ecco.... allora non v`a.... e cosa devi fare?!... omissis...

In una nota inviata per raccomandata dall'avvocato della Balfour Beatty si contestavano le dichiarazioni del Wwf e del consigliere Acerbo sull'iter amministrativo e le valutazioni della commissione Via.

L'avvocato tra le tante cose assicurava che la società Balfour Beatty «ha sempre improntato la propria attività al più rigoroso rispetto delle regole».

Filovia e asfalto. Sospiri e Foschi: «Il Comune fa i lavori perché è proprietario della strada»

«Lo 'scandalo' paventato dal Pd non esiste»

PESCARA. «Le opere messe in cantiere in via Castellamare, ovvero l'ex tracciato ferroviario, impropriamente denominato 'strada-parco', sono perfettamente legittime e dovute perchè il proprietario della strada è il Comune».

A rispondere al consigliere Antonio Blasioli (Pd) sono Lorenzo Sospiri e Armando Foschi che illustrano le ragioni dei lavori finanziati per oltre 800mila euro e che riguardano anche i tratti della strada parco oggetto dell'appalto per la filovia.

«Si tratta delle opere di abbattimento delle barriere architettoniche, che sono parte delle prescrizioni

impartite dal Comitato Via per le opere di completamento della filovia, e che spettano al Comune che è il proprietario della strada», dice Sospiri, «che alla Gtm ha concesso esclusivamente l'utilizzo del sedime, e non ha certamente venduto la titolarità della strada».

«Oggi lo scandalo, secondo il Pd», dicono Sospiri e Foschi, «riguarderebbe le opere già previste nel Piano Triennale delle Opere pubbliche dalla giunta per l'abbattimento delle barriere architettoniche in via Castellamare opera dovuta, prevista già da mesi, ancor prima che il Comitato Via la trasformasse in una prescrizione propedeutica al completamento della filovia, e che soprattutto spetta al Comune, non spetta alla Gtm, men che meno spetta alla Balfour Beatty, che si è aggiudicata l'appalto e dunque deve realizzare solo le opere previste in appalto. E quell'intervento, come abbiamo precisato già nel giorno stesso del pronunciamento del Comitato Via, spetta al Comune perché è il proprietario della strada, di cui abbiamo ceduto solo l'utilizzo del sedime».

Eppure che fossero necessari questi lavori si è sempre saputo tanto che se ne era dibattuto nel Comitato Via della Regione. Ma che a dover fare i lavori sia il Comune di Pescara si è saputo solo da pochi giorni con la pubblicazione della delibera.

Semmai il problema è capire per quale ragione un progetto così all'avanguardia, come viene presentato dai fautori, non preveda opere di abbattimento delle barriere architettoniche (abbattimento obbligatorio) e non preveda lavori di rinforzo del manto stradale.

Secondo il Comune, che ad oggi non ha ancora le idee chiare sui lavori da fare perché «si decideranno dopo progetti preliminari e definitivi», l'abbattimento delle barriere architettoniche non riguarderà il percorso stradale della filovia, ma il marciapiede che circonda la filovia stessa. Una opera che secondo Sospiri forse, si sarebbe dovuta realizzare nel '98 a spese della Regione «in quanto stazione appaltante dell'opera stessa, ma che oggi comunque spetta al Comune al quale la strada è stata consegnata dopo il suo collaudo».

«Dovrebbero ringraziarci Pd e associazioni dei diversamente abili», dicono i due consiglieri della maggioranza Mascia, «visto che per mesi hanno protestato... Ed è evidente che i dettagli dell'intervento si conosceranno solo con i progetti definitivi ed esecutivi, fermo restando che comunque anche la strada di via Castellamare è di proprietà del Comune e che oggi quell'asse viario versa in pessime condizioni di manutenzione, con tratti completamente disconnessi, betonella divelta, e asfalto danneggiato dalle radici degli alberi, condizioni testimoniate anche dalle continue denunce che giungono all'Ufficio manutenzione da parte di utenti che chiedono indennizzi per essere caduti mentre passeggiavano in via Castellamare. Il Pd deve imparare che non è la politica che a simpatia stabilisce chi realizza le opere, ma le competenze vengono stabilite dalla norma, specie quando parliamo di una filovia che, di fatto, ancora non c'è e non c'è un filobus che abbia mai attraversato via Castellamare».