

## Il caso

# Antonio Torricelli pone diversi interrogativi sull'avvio dell'opera e precisa: su una proroga ci sono le firme di sindaco e assessore

Con quali risorse il Comune farà partire il filobus?

A porre la domanda è il presidente vicario del Consiglio comunale Antonio Torricelli che, carte alla mano, spiattezza i costi della metropolitana di superficie: nel primo anno costerà circa un milione e 700mila euro. E a tutti sono noti i problemi di cassa di Palazzo Carafa.

Ad oggi, trascorsi l'anno e 4 mesi dalla data prevista per la partenza (marzo 2009) «il sistema, pur con collaudo statico e tecnico-amministrativo della commissione ministeriale incaricata - denuncia Torricelli -, è inspiegabilmente fermo al palo, una selva di pali e fili che tanto hanno fatto discutere, bloccato da un'«incomprensibile, contenzioso su proroghe, «peraltro deliberato o riconosciuto dalla stessa amministrazione, scoprendo, alla fine attraverso le notizie di stampa, che l'opera non è stata ancora completata dall'Ati affidataria».

«Apprendiamo - continua l'esponente del Pd - di un accordo con il consorzio per organizzare e finalmente avviare il servizio che, come specificato nella relazione dell'ottobre 2009 dall'ingegnere Borelli, abbisogna di almeno 20 settimane per la messa in funzione degli impianti, la soluzione e la pratica formazione delle risorse umane necessarie alle attività previste ed il pre-esercizio, con la necessità di verificarne la fattibilità». Attraverso diversi passaggi: completando le attività di collaudo tecnico-amministrativo; effettuando un'accurata ricognizione delle infrastrutture esistenti, provare il loro funzionamento in condizioni reali di servizio, nonché soprattutto sotto sforzo e in condizioni di criticità simulate; completando la fornitura dei veicoli mancanti ed ogni altra fornitura dovesse risultare carente in sede di verifiche; selezionando fra i dipendenti Sgm gli operatori che dovranno gestire sia la rete infrastrutturale sia i mezzi di trasporto; contrattualizzando l'assistenza delle ditte costruttrici dell'infrastruttura ed i rapporti con le ditte specializzate per la manutenzione della rete.

Torricelli pone due interrogativi. Il primo, riguarda la garanzia sui mezzi già consegnati (otto su dodici) la cui du-



Antonio Torricelli



# «Con quali risorse partirà il filobus?»

## LE ACCUSE PER IL CASO BASILE

Mantovano dopo le scuse di Zazzera: ritiro la querela



Alfredo Mantovano

«Il riconoscimento da parte dell'onorevole Pier Felice Zazzera dell'oggettività dei fatti e della mia condotta mi permette di annunciare la rimessione della querela a suo tempo proposta». Così il sottosegretario Alfredo Mantovano che interviene mettendo la parola fine alle polemiche scaturite dalle dichiarazioni del parlamentare di Italia dei Valori a proposito dell'inchiesta sull'omicidio Basile. «La querela», dice Mantovano - aveva il solo scopo di tutelare, insieme alla mia persona, la funzione che ho l'onore di svolgere - ed oggi avviene da parte dello stesso parlamentare dell'Idv».

rata, determinata in due anni dalla consegna, tra il marzo e l'ottobre 2007, è abbondantemente scaduta. «Una circostanza che va attentamente valutata, in considerazione del fatto che sono rimasti fermi ed inutilizzati per oltre 3 anni e non collaudati in condizioni reali e continuative di servizio. E se si riscontrassero manchevolezze o difetti realizzativi del-

la fase costruttiva?».

Il secondo quesito è di natura più economica: «Con quali risorse si intende far fronte ai costi derivanti dalla gestione ordinaria del servizio (infrastruttura e trasporto) che hanno una ricaduta annuale e con tale periodicità dovranno essere ristornati alle Sgm, gestore del servizio? Costi per la attività di nuovo

avviamento e di maggiori costi per il passaggio dal servizio automobilistico a quello filoviario che sono stati apprezzati in complessivi • 1.252.000 (gestione della manutenzione mezzi, della circolazione, sorveglianza e manutenzione impianti, manutenzione straordinaria, logistica, amministrazione e spese generali). A ciò devono aggiungersi i costi per

l'avvio attività, avvio mezzi e pre-esercizio, apprezzati in • 514.000, dati rilevati dalla relazione economica dell'ingegnere Borelli».

Un'ultima considerazione riguarda la disputa sulle responsabilità dell'ultima proroga attribuita dal Comune interamente alla personale iniziativa del dirigente del settore Traffico Sergio Aversa. «Per amore della verità - conclude Torricelli -, tra le tappe per la cantierizzazione e la realizzazione del sistema descritto ed elencate in una relazione-report del 2008 si legge: 03-07-2008, proroga fine lavori accordata, d'accordo con il ministero per i ritrovamenti archeologici ed i ritardi dovuti ai contemporanei lavori sulle rotaie realizzate sui percorsi filoviari. Firmato: sindaco Perrone, assessore Ripa, direttore Aversa. Questo non toglie che il comune sia legittimato a chiedere i danni al consorzio per i ritardi complessivi, ma tant'è e per amore di verità».

Ari

«... evitata evitando i guai peggiori per la città - così come avvenuto per il caso Via Brenta e ritira in discussione la legittimità del percorso amministrativo».

E ancora: «Questo modo di fare finisce per indebolire nelle trattative il potere contrattuale del sindaco e quindi di tutta l'amministrazione. Probabilmente - conclude l'assessore Ripa - il centrosinistra vive una sorta di complesso di inferiorità nei confronti dell'amministrazione comunale. È la solita teoria del tanto peggio, tanto meglio. La verità è che Rutundo e compagni sono contro la verità».