

associazione io Salerno - Officina di pensiero

- **il dramma di porta ovest (1°atto)**
- **il dramma di porta ovest (2°atto)**
- **il dramma di porta ovest chiudiamo il sipario**
- **il dramma di porta ovest. Dieci domande finali**

19 settembre 2018 il dramma di Porta Ovest (1° atto)

<https://www.salernonotizie.it/2018/09/19/associazione-io-salerno-il-dramma-di-porta-ovest-1-atto/>

Sulle gallerie di Porta Ovest si sono consumati inchiostro e fogli di carta in abbondanza. Tuttavia, ancora oggi, l'informazione appare notevolmente "spezzettata" e manca un quadro di sintesi sufficiente a chiarire, a chi è "poco o punto" aggiornato, i motivi per i quali risultano puntualmente disattese le ricorrenti assicurazioni sulla riapertura del cantiere.

Nella nostra modesta veste di semplici cittadini, desideriamo perciò offrire alla comunità una ricostruzione degli avvenimenti sulla base delle notizie estratte da giornali e siti pubblici, liberamente consultabili da tutti. Di ogni citazione, riportiamo la relativa fonte.

Premettiamo che, a conclusione di un concorso internazionale di idee indetto a seguito di un Protocollo d'Intesa del 2004 tra Comune, Autorità Portuale, Ministero Infrastrutture, Regione e FF.SS., la Giunta Comunale, con delibera n. 493 del 13/04/2007, selezionò la proposta strutturale e architettonica dello Studio Pica Ciamarra e Associati per dotare la Città di un nuovo, più funzionale, ingresso da Ovest (*fonti diverse, tra cui Comune e A.P.*).

Con ulteriore Protocollo d'Intesa del 06/07/2007, si convenne di assegnare all'Autorità Portuale la funzione di soggetto attuatore dell'intervento e, cioè, di Stazione Appaltante. In tale veste, con delibera Presidenziale n. 155 del 31/12/2007, essa affidò allo studio Ciamarra la redazione del progetto preliminare generale poi approvato con delibera Presidenziale n. 150 del 31/10/2008 (*fonte A.P.*).

L'elaborato, che suddivideva l'intervento in tre sub-ambiti (Vallone Cernicchiara, area via Risorgimento-via Gatto, collegamento via Gatto-via Ligea), fu successivamente riformulato secondo le richieste della committente in data 21/01/2010 e suddiviso in **due progetti definitivi ("stralci")**.

Il "**primo stralcio**", a sua volta, fu articolato in due lotti e, precisamente: **primo stralcio primo lotto**, per l'area di via Risorgimento; **primo stralcio secondo lotto**, per le gallerie fino a via Ligea.

Il "**secondo stralcio**", relativo al Cernicchiara, venne rinviato a epoca successiva e ancora oggi, a quel che ci risulta, mancherebbe di elaborazione definitiva (*fonti diverse, tra cui Comune e A.P.*).

La copertura finanziaria dell'intera opera, del costo stimato di complessivi € 146,6 milioni, venne assicurata con decreto del 16/06/2009 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a valere sui fondi del P.O.N. Reti e Mobilità 2007/2013 (*fonte U.T.P.S.*). La copertura è stata poi trasferita ad altre fonti, dopo il 2013, con scadenza 2018.

Questi sono, in estrema sintesi, gli antefatti più significativi di una vicenda così tanto complessa da imporne la ricostruzione in separati commenti.

Oggi, parliamo del **primo stralcio secondo lotto (le gallerie)**,

Il progetto delle gallerie, dopo tutte le necessarie autorizzazioni in ambito locale e regionale, venne infine sottoposto al Consiglio Superiore dei LL.PP. che lo approvò nel Novembre del 2011 con la prescrizione di alcune modifiche prontamente apportate dallo studio Ciamarra e immediatamente validate (*fonte Pica Ciamarra in Ladenuncia.it*).

La gara di appalto fu aggiudicata all'ATI Tecnis+altri con delibera dell'A.P. n. 270 del 18/10/2012 per l'importo di **€ 98.431.650,41** corrispondente ad un ribasso del 16,038% sulla base di circa **€ 115milioni**. L'incarico prevedeva anche la predisposizione del progetto esecutivo dell'opera, cioè della "resa minuziosa" di ogni parte dei lavori ai fini della concreta realizzazione (*fonte A.P.*).

In merito, nel “Capitolato – Norme Amministrative – Schema di Contratto” predisposto dalla Stazione Appaltante si legge:

– art. 52: Il progetto esecutivo dovrà essere sviluppato come **naturale estensione e in stretta coerenza** con il “Progetto Definitivo”, posto a base di gara, di cui l’Appaltatore ha preso perfetta e particolareggiata conoscenza. Il progetto esecutivo dovrà essere condotto **nel più assoluto rispetto delle caratteristiche formali ed estetiche dell’opera, e dovrà assicurare la massima coerenza del progetto stradale, strutturale e impiantistico con quello architettonico...**(omissis)....

– art. 53: Sono considerati **elementi non modificabili del progetto**, i seguenti

- **L’andamento plano-altimetrico del tracciato stradale,**
- I sistemi a verde di protezione degli imbocchi delle gallerie e le relative strutture di supporto;
- **In generale tutti gli aspetti visibili delle opere.**

In relazione ad essi, l’Appaltatore non potrà apportare alcuna modifica, in particolare per quanto attiene gli aspetti legati alla funzionalità, all’immagine ed al risultato architettonico di dettaglio... (omissis)...(*fonte A.P.*).

In forza delle norme previste anche dal Codice degli Appalti, in data 02/08/2013 la Tecnis inoltrò il progetto esecutivo allo studio Ciamarra per la prevista validazione. Senonché, con PEC di pari data, lo studio rispose contestandone la regolarità per la presenza di significative differenze tali da renderla, come poi dichiarato, un’autostrada urbana”, frutto di “logica economico-speculativa” (*cit. Pica Ciamarra in Corriere Mezzogiorno e FerraraAssociati*).

In sostanza, il progettista osservò che l’elaborato esecutivo annullava il “carattere originario del progetto di Salerno Porta Ovest” (*cit. Pica Ciamarra*) e **ne realizzava un altro completamente diverso con l’abbassamento dell’imbocco delle gallerie, l’approfondimento dello scavo, la modifica delle carreggiate nella parte terminale (in basso), la cancellazione dell’area di scambio di San Leo, la realizzazione di gallerie interne a forte pendenza (altre qui non riportate)**. Non si trattava, quindi, di semplici migliorie, ma di una elaborazione del tutto nuova in aperto contrasto con le stesse disposizioni del Capitolato di gara.

Chi volesse approfondire le differenze tra i due progetti può leggere la relazione del 14/01/2014 dello studio Ferrara Associati di Firenze disponibile in rete (www.ferraraassociati.it ovvero nel sito www.ladenuncia.it).

A parte il contenzioso tra lo studio, il Comune e l’A.P., di nessun interesse in questa sede, la storia ci dice che **il progetto esecutivo della Tecnis venne COMUNQUE approvato con Delibera del Presidente dell’A.P. n. 209 del 19/09/2013 e i lavori furono avviati in data 27/09/2013** (*fonte A.P.*). Quest’ultima delibera introdusse anche un fatto nuovo e, cioè, divise ulteriormente i lavori **in primo stralcio secondo lotto GRUPPO A** (solo galleria) e **GRUPPO B** (viabilità autostradale) **alterando, di fatto, la unitarietà dell’opera come prevista da una ben diversa impostazione progettuale** (*fonte Cronachesalerno.it*).

Il cantiere proseguì, pur tra numerose critiche, fino a quando non venne sottoposto ad un primo sequestro da parte della Magistratura per alcuni crolli interni e per il mancato rispetto di norme di sicurezza (*fonti diverse*). A questo, ha fatto poi seguito altro provvedimento di maggior peso che ha sostanzialmente bloccato la prosecuzione dei lavori, a parte manutenzione e consolidamento (*cfr. prossimo commento*).

Le indagini giudiziarie sono state concluse nel **novembre 2017** con l’inoltro di formali avvisi a 33 nominativi per causali diverse. Tra essi, sono compresi alcuni dirigenti del Comune, i membri della Commissioni di Gara di Appalto e l’ex Presidente dell’A.P. ai quali sarebbero state contestate proprio le irregolarità delle procedure amministrative con una **“violazione di legge macroscopica”** che avrebbe consentito la realizzazione di un’opera con tutte le caratteristiche idonee a qualificarla come “abusiva” e causa di un “significativo pregiudizio ambientale” (*fonte Catania meridionews.it*).

Continuiamo sulle vicende giudiziarie nel prossimo commento.

La scorsa settimana, abbiamo ricostruito le principali procedure amministrative relative all'opera di Porta Ovest.

Abbiamo concluso il commento riferendo della delibera del Presidente dell'Autorità Portuale n. 209 del 19/09/2013, con la quale venne approvato il *progetto esecutivo predisposto* dalla Tecnis, asseritamente difforme dal progetto definitivo dello studio Pica Ciamarra, e abbiamo sinteticamente anticipato l'esito degli accertamenti avviati dalla Magistratura relativamente ad alcuni eventi verificatisi nel cantiere (crolli, norme di sicurezza) e successivamente estesi alla intera gestione dei lavori.

E abbiamo precisato, in particolare, che nel **Novembre 2017**, a conclusione dell'attività investigativa, sono stati inviati gli avvisi di conclusione indagini a 33 nominativi, tra cui alcuni dipendenti del Comune, i membri della Commissione di Gara di Appalto e l'ex Presidente dell'Autorità Portuale.

Limitando le riflessioni solo ai rilievi concernenti il contratto Tecnis, la Magistratura avrebbe osservato che:

- il progetto esecutivo predisposto dalla Tecnis era in **macroscopica e palese difformità** rispetto al progetto definitivo dello studio Ciamarra e...aveva **stravolto completamente ed immotivatamente...il progetto posto a base di gara determinando un incremento del corrispettivo...del contratto di appalto**. Più precisamente...prevedeva la variazione dell'imbocco su via Ligea posta a raso del piano di campagna e non più in quota...con conseguente **nuovo tracciato delle canne...che andavano ad interessare una diversa configurazione geostrutturale dei terreni e delle rocce scavate...**(omesso)...(*fonte cronachesalerno.it*),
- **si frazionava il secondo lotto dei lavori in una parte A (gallerie) e in una parte B ancora tutta da definire e da sottoporre a variante urbanistica del Comune di Salerno...senza alcuna precisa e sostanziale motivazione tecnica...**(omesso)...(*fonte cronachesalerno.it*),
- la realizzazione delle perforazioni sui tratti di galleria, come notevolmente modificati solo con il progetto esecutivo, avveniva **senza i preventivi accertamenti necessari per ricostruire dettagliatamente l'assetto tridimensionale del sottosuolo** ... (omesso)... (*fonte cronachesalerno.it*). Inoltre, il nuovo tracciato avrebbe intercettato una falda acquifera causando un **significativo pregiudizio ambientale** (*fonte catania.medionews.it*),
- **si incrementava il costo complessivo** e si determinava una **evidente convenienza economica solo per il soggetto privato esecutore dell'opera pubblica** (*fonte cronachesalerno.it*).

Ma le conclusioni della Magistratura sarebbero ancora più incisive: **la Tecnis non avrebbe potuto essere ammessa alla gara in quanto il suo progetto, in netto contrasto con il Capitolato, privo dell'iter amministrativo e di una qualsiasi autorizzazione, oltre che delle necessarie indagini geologiche e geoidrologiche, avrebbe dovuto ricevere "valore zero" in luogo del massimo punteggio (sembra) attribuito dalla Commissione esaminatrice alla unanimità** (*fonte catania.meridionews.it*).

La prima Udienza Preliminare sulla richiesta di rinvio a giudizio per 23 delle persone indagate si è tenuta il giorno 11/07/2018. Non abbiamo informazioni sul prosieguo.

Ora, se questa è la situazione, ci permettiamo chiedere: **sarebbe mai possibile riprendere i lavori senza la preliminare pronuncia di un Giudice? E, quindi, perché si rilasciano dichiarazioni, riportate puntualmente dagli organi di stampa, su imminenti riaperture grazie a creative formule contrattuali** (fitto, cessione di ramo di azienda, cessione in generale) **e al rilascio di garanzie?**

In definitiva: chi potrebbe autorizzare la ripresa di un progetto, asseritamente privo di autorizzazioni e senza le indagini geologiche e geoidrologiche preliminari? E quale tracciato dovrebbe essere seguito, considerati i pericoli dichiarati per il ponte autostradale e i fabbricati? E se la gara fosse poi invalidata e la Tecnis perdesse la titolarità del cantiere, come sarebbe sanabile un eventuale trasferimento a terzi dei lavori? E in caso di malaugurato accidente o disastro, chi sarebbe il responsabile sotto l'aspetto penale, quello patrimoniale e ai fini morali?

Intanto, proprio sul tema delle responsabilità eventuali, è emerso un fatto nuovo.

Nella lettura dei documenti, abbiamo recuperato le recentissime delibere di Giunta Comunale e dell' Autorità Portuale (rispettivamente la n. 162 del 15/05/2018 e n. 142 del 25/05/2018) con le quali è stato approvato un ulteriore Protocollo di Intesa per la nomina del nuovo Responsabile Unico del Procedimento (RUP) relativo a Porta Ovest.

Nelle Premesse del Protocollo, ove si elencano in progressione cronologica le varie fasi amministrative, è espressamente riportata la delibera Presidenziale dell' Autorità Portuale n. 209 del 19/09/2013 con la quale, come abbiamo già visto, si autorizzò il progetto esecutivo della Tecnis con il frazionamento dei lavori in GRUPPO A e B. Delibera che la Magistratura ritiene censurabile.

Con salvezza di ogni errore, osserviamo che non risulta che questa delibera, cioè la n. 209, sia mai stata richiamata nelle Premesse dei documenti del Comune, delibere e/o determine, e neppure mai riportata sul sito dell'Ente nelle descrizioni dell'opera. Ogni riferimento rinvia esclusivamente al progetto dello studio Pica Ciamarra (ripetiamo: salvo errore).

In sostanza, con la delibera n. 162 del 15/05/2018, **la Giunta avrebbe ufficialmente dichiarato – PER LA PRIMA VOLTA – di condividere e di accettare le scelte fatte dall' Autorità Portuale nella veste di Stazione Appaltante e, pertanto, di responsabile dei lavori.**

In precedenza, formalmente, la Giunta non sapeva. Ora, formalmente, ha dichiarato di sapere.

Quali possibili coinvolgimenti questo possa generare, non sappiamo.

Del resto, non tocca a noi esprimere giudizi. Noi possiamo solo ricostruire i fatti. E, magari, nutrire qualche timore.

(da Mercoledì 26/09/2018) “Ricominciate da principio. E se non capite ve le ripeto ancora un volta”.

La mamma era buona e paziente. Voleva che studiassimo, anche perché Lei non aveva potuto farlo oltre le elementari. Come la gran parte dei nati dopo inizio secolo. Quello scorso, ovviamente. E riprendeva con le tabelline, che conosceva bene, spiegandone ogni volta il meccanismo.

Abbiamo capito, così, che è “buono e giusto” (ri)partire da zero quando non si hanno le idee chiare. Perché non si può parlare di un argomento senza una sua giusta conoscenza, ancor più se è di interesse di tutta la Comunità.

Per questo, nei due precedenti commenti, ci siamo permessi di ricostruire la vicenda di Porta Ovest a beneficio di tutti, descrivendo sinteticamente gli aspetti tecnici e giudiziari relativi al **primo stralcio secondo lotto (le gallerie)**.

Oggi, affrontiamo il **primo stralcio primo lotto (via Frà Generoso, via Moscato- Risorgimento)**.

Diversamente dal secondo lotto, il progetto esecutivo di questa parte del complessivo intervento venne affidato allo stesso studio Pica Ciamarra che aveva presentato quello definitivo.

L'intervento prevedeva la riqualificazione di via Moscato-Risorgimento, a partire dall'area al di sotto del ponte autostradale “Cernicchiara”, e la costruzione di un nuovo ponte che, scavalcando il fiume, dopo la Stazione di Servizio, mettesse in comunicazione l'uscita delle due gallerie con la cava del Cernicchiara. Qui, come abbiamo già detto nel primo commento, si dovrebbe realizzare un'area di parcheggio per camion, autobus e auto secondo un progetto ancora da predisporre. **Per adesso, ci mettono i container.**

L'appalto, gestito dall'Autorità Portuale nella veste di Stazione Appaltante, venne indetto per l'importo di € 4.648.056,68 e fu assegnato, con delibera n. 27 del 13/02/2012, alla Ritonnaro Costruzioni Srl con il 24,561% di ribasso e, quindi, per l'importo di € 3.466.974,54 oltre € 52.304,66 per la sicurezza (fonte Autorità Portuale). I lavori, avviati il 21/06/2012, proseguirono con ripetuti rallentamenti e furono infine sospesi dopo la sola realizzazione della riqualificazione di via Moscato-Risorgimento (*fonti diverse, tra cui z.o.n., LaCittà e catania.meridionews.it*).

Sembra, salvo errore, che la sospensione si fosse resa necessaria per consentire di ridefinire tutto lo snodo stradale a causa del disallineamento tra la previsione progettuale del nuovo ponte da realizzare e lo sbocco delle gallerie previsto nel progetto esecutivo redatto dalla Tecnis per il secondo lotto. Comunque, anche questa parte del progetto è stata sottoposta agli accertamenti della Magistratura e rientra nel procedimento avviato in data 11/07/2018 (cfr. commento precedente). In sostanza, **adesso tutta l'opera è sotto giudizio** e, per quanto detto, **riteniamo che difficilmente si possa mettere mano ai cantieri senza una preliminare pronuncia del Magistrato**.

Ovviamente, da cittadini, non possiamo che dolerci per l'**ennesima infrastruttura “negata”** e per le **conseguenti sfavorevoli ricadute sulla Comunità**. Per completezza, riferiamo che una quantificazione approssimativa della spesa, al momento della interruzione dei due cantieri, porta a un totale di almeno € 50milioni, di cui € 45.6milioni per le gallerie (*fonte Autorità Portuale*).

A questo punto, ci sia consentito di esprimere alcune finali considerazioni.

Il progetto dello studio Pica Ciamarra, prescelto con la gara internazionale di idee, fu accolto con entusiastici commenti e fu giudicato quale **“ulteriore tassello a supporto della primavera urbanistica salernitana”** progettata dal **“pantheon vivente dell'architettura internazionale”** (*fonte LeCronache*).

E, allora: **perché mai fu assunta la decisione di modificarlo e dare vita ad un nuovo percorso in galleria, peraltro “alla cieca” (come contestato)?** Confidiamo in una risposta dal Magistrato.

Osserviamo, poi, che la maggiore profondità degli scavi, la drastica pendenza e la lunghezza di ciascuna canna, di circa 2 km, in luogo dei percorsi originari molto più esterni, più brevi e intervallati da un tratto all'aperto, possono **costituire un serio pericolo se dovesse verificarsi un blocco del traffico alle due uscite**. E siamo convinti, purtroppo, che succederà. E, allora: **qualcuno pensa alle decine di tir intrappolati per 2km? E alle auto in fila? Le gallerie non diventerebbero due camere a gas?** Aspettiamo una risposta dai responsabili.

Ma c'è di più.

Noi pensiamo che i vantaggi attesi, dopo esborsi milionari, sarebbero solo temporanei.

Perché, quando negli altri porti meridionali del Sistema Nazionale (Napoli, Gioia Tauro, Bari, Taranto) saranno attivati i trasporti ferroviari previsti dal progetto europeo TEN-T, con treni della lunghezza fino a 800 mt. su linee ad alta capacità o velocità, **la maggiore economicità del trasporto per ferrovia emergerà in tutta la sua forza a danno anche delle attività del nostro scalo che potrà contare sul solo trasporto stradale.** Certo, ci vorrà qualche anno. Ma la saggezza di chi governa è dimostrata dalla capacità di anticipare i fenomeni. E, qui, non c'è bisogno del mago Oronzo.

Per questo, noi riteniamo che l'unica soluzione per salvaguardare nell'immediato l'attività portuale – con salvezza di ogni futura ipotesi di posizionamento dello scalo – sia quella di una linea ferroviaria in grado di mettere in rete i tre porti del Sistema del Tirreno Centrale, cioè Napoli, Castellammare e Salerno, con riferimento all'unica grande area di stoccaggio di Nola-Marcianise ove sarà operativo, secondo i programmi in corso, il corridoio 5 della TEN-T per i collegamenti con il Nord Europa. Ne abbiamo già parlato (*cf. salernonotizie.it 27/06/2018*), ricordando che nel corrente mese di Ottobre scadrà il Bando Europeo CEF (Connecting Europe Facility) per le reti dei trasporti, delle tlc e dell'energia, con particolare riferimento ai collegamenti mancanti nel comparto dei trasporti.

L'Autorità Portuale dovrebbe predisporre velocemente un progetto, avendo come esempio la vicina galleria Santa Lucia, per una linea sulla quale far transitare convogli per caricare/scaricare i container direttamente sotto le gru eliminando o limitando lo stazionamento delle merci nell'area portuale. La linea potrebbe anche essere utilizzata per il trasporto turistico, laddove il nostro porto dovesse - successivamente - attrezzarsi per questo.

E per Porta Ovest? Beh, forse ci possono essere ancora i tempi per ripristinare l'originario progetto. Sarebbe la salvezza per tutti. Bisogna amare questa Città, per poterla aiutare a crescere.

Per una coincidenza “astrale”, l’ultimo commento sul “Dramma di Porta Ovest” del giorno 03 è coinciso con il rinvio a giudizio di 22 persone per presunte irregolarità nella gestione dell’opera.

I capi di imputazione sono diversi e risultano variamente distribuiti a seconda delle attività svolte da ciascuno degli accusati. Spicca, per importanza, la contestazione rivolta prioritariamente all’ex Presidente dell’Autorità Portuale per l’assegnazione alla Tecnis, con il massimo punteggio (sembra), dell’appalto dei lavori del **primo stralcio secondo lotto (le gallerie)** nonostante la difformità tra il progetto esecutivo presentato dalla società e quello definitivo dello studio Pica Ciamarra, approvato e finanziato.

Nei precedenti commenti, ci siamo ovviamente limitati alla sola ricostruzione dei fatti giacché non è nostro compito, né volontà, entrare nel merito di una vicenda così complessa. Però, trattandosi di un problema estremamente grave per la vita della nostra Comunità, riteniamo di non poterci astenere dall’aggiungere un “finalino” alla ricostruzione del “dramma” esprimendo alcune considerazioni e formulando conseguenti quesiti. Sono dieci, come d’uso oggi.

Auspichiamo che siano condivisi l’obiettivo di chiarezza da noi perseguito e la speranza che dal giudizio, con prima udienza il 03 Dicembre prossimo, possano emergere risposte inequivocabili.

Primo quesito, sulla modifica del progetto:

il progetto esecutivo della Tecnis venne approvato nonostante fosse in contrasto con quello definitivo, con le stesse previsioni del Capitolato di Appalto e fosse stato sconosciuto dallo studio Pica Ciamarra.

Allora: **fu una libera scelta (e perché) o esistevano motivazioni tecniche (e quali)?**

Secondo quesito, ancora sulla modifica del progetto:

l’opera venne finanziata per un importo calcolato sulla base del progetto dello studio Pica Ciamarra, certamente più articolato e complesso. Allora: **chi avrebbe beneficiato dei prevedibili minori costi del nuovo progetto visto che era già stato definito l’importo a base di gara?**

Terzo quesito, ancora sulla modifica del progetto:

il Protocollo di Intesa tra Autorità Portuale e Comune del 31/10/2008 assegnò alla prima il ruolo di Stazione Appaltante e al secondo i compiti di supporto per l’attuazione dell’opera. Allora: **la decisione di approvare il progetto Tecnis poteva essere assunta senza il consenso del Comune?**

Quarto quesito, ancora sulla modifica del progetto:

l’elaborato dello studio Pica Ciamarra, prescelto con la gara internazionale di idee, fu definito un ulteriore tassello della “primavera urbanistica salernitana” progettata dal “pantheon vivente dell’architettura internazionale”.

Allora: **perché il Comune non difese il progetto nei confronti della Autorità Portuale?**

Quinto quesito, ancora sulla modifica del progetto:

sembra che il progetto Tecnis sia stato considerato quale “**semplice variante**” rispetto a quello dello studio Pica Ciamarra.

Allora: **possono davvero considerarsi “semplici varianti” lo spostamento a raso dell’imbocco delle gallerie, la realizzazione di due canne secondo un tracciato in profondità lungo circa 2km (invece dei tre percorsi spezzati, parte interrati e parte fuori terra), la eliminazione della rotonda di San Leo e delle stazioni della metro con ingresso a piedi nella parte antica della Città?**

Sesto quesito, sullo scavo:

lo scavo secondo il progetto Tecnis ha seguito una nuova direzione e ha interessato strati interni in profondità.

Allora: **si può consentire alla prosecuzione di scavi “alla cieca”, già contestati da terzi per presunti danni subiti, non preceduti dai preliminari accertamenti sulla natura e sulla consistenza delle rocce, sulla presenza di manufatti in superficie e di eventuali falde acquifere?**

Settimo quesito, sul traffico nelle gallerie:

l'imbocco a raso ha generato un dislivello di oltre 150 metri, tra la partenza delle gallerie e l'arrivo a via Fra' Generoso, per la lunghezza di 2 Km. Pendenza in salita/discesa di almeno l'8% (per legge non dovrebbe superare il 6%, s.e.).

Considerata la necessità per i tir di usare marce ridotte, le due gallerie sarebbero assimilabili a due camere a gas.

Allora: **chi salverà gli autisti dai fumi in presenza di traffico in fila (sempre) o di un guasto meccanico (eventuale)?**

Ottavo quesito, sugli espropri:

premesso che la costruzione di un tunnel non dovrebbe comportare l'esproprio del suolo soprastante se la profondità è superiore a determinati valori, il nuovo tracciato non avrebbe interessato l'area di San Leo-Villa Poseidon.

Allora: **(salvo errore) perché con decreto n. 4 del 15/10/2014 venne espropriata una proprietà in quell'area?**

Nono quesito, sulla copertura finanziaria:

I finanziamenti dell'opera vennero concessi sulla base del progetto dello studio Pica Ciamarra.

Allora: **esiste il pericolo di un ritiro della copertura finanziaria per averne avviato uno difforme?**

Decimo quesito, sulla documentazione Comunale:

SEMBRA che, nelle Premesse delle delibere e determinazioni del Comune, sia stata sempre riportata la descrizione dell'opera con riferimento al progetto dello studio Pica Ciamarra (ripetiamo: salvo errore). Sul sito del Comune c'è ancora quella descrizione. Solo con la recentissima delibera n. 162 del 15/05/2018 – PER LA PRIMA VOLTA – la Giunta avrebbe ufficialmente dichiarato di essere a conoscenza e accettare le scelte dell'Autorità Portuale.

Allora: **perché il Comune ha ufficializzato la conoscenza della modifica del progetto con tale ritardo?**

Ecco, per queste domande sarebbero opportune risposte precise ed esaustive. In verità, le aspettiamo. Dagli Enti interessati, in primo luogo, o dal Magistrato.

Perché la Comunità deve sapere e deve capire, non essere un silenzioso spettatore pagante. E perché ciò che si fa in questa Città non segnerà solo la sua immagine nei secoli, ma condizionerà per la vita la qualità dell'ambiente e la salute dei suoi residenti.

Questa Città ha bisogno di amore.