

Filovia, il rebus del parcheggio-capolinea a Montesilvano

MONTESILVANO. Nel 2008 il Comune ha dato in appalto i lavori per un parcheggio di scambio a ridosso del capolinea della filovia, dopo averlo spostato in altra area. A predisporre l'intervento l'allora super dirigente del settore lavori pubblici (nonché direttore dei lavori della filovia), Bellafronte Taraborrelli.

Per il progetto del parcheggio, secondo quanto aveva dichiarato l'allora assessore Carlo Tereo de Landerset, il Comune aveva preventivato 330 mila euro: 150 mila dalla Regione e 180 mila dal Comune. Il progetto, a firma dell'allora dirigente settore Lavori Pubblici, Taraborrelli, viene approvato con delibera di Giunta nel giugno 2008.

Da lì, il settore lavori pubblici ha bandito un appalto.

Ad aggiudicarsi l'appalto è stata la ditta Cobit di Teramo che con un ribasso d'asta del 24 per cento ha realizzato il parcheggio per 200 posti auto a 200 mila euro.

I lavori sono iniziati nel 2009 e terminati da poco tempo.

L'intervento ha previsto la costruzione di parcheggi per auto «per soddisfare le esigenze di interscambio tra traffico privato e pubblico», un marciapiede, un sistema di smaltimento delle acque bianche, l'illuminazione e un «idoneo sistema di videosorveglianza per sosta mezzi».

Il tutto si trova nella zona dei «grandi alberghi», tra via Rossi e via Lincoln.

Sarà il capolinea della filovia.

O meglio il nuovo capolinea dato che quello previsto nel progetto esecutivo del 2007 dalla Balfour Beatty (la ditta realizzatrice della filovia) era in un altro posto, vicino alla sede del Corpo Forestale.

Lo spostamento è stato deciso dalla Giunta comunale che, con delibera del 18 luglio 2008, ha autorizzato la realizzazione del capolinea in altra area (particelle n. 478, 509 e 510 al posto di 514).

Spuntano però delle carte- tra le poche in possesso del Comune di Montesilvano- del progetto esecutivo della Balfour Beatty nelle quali la ditta aveva già progettato (e disegnato) un capolinea e il parcheggio attiguo.

La domanda che sorge spontanea è: chi doveva realizzare il parcheggio di scambio? Se doveva essere il Comune perché quelle carte della Balfour Beatty?

Ora si cerca di capire perché quell'opera tanto importante per il progetto filoviario non era compresa tra i 25 milioni del primo lotto.

Secondo alcuni, invece, i disegni progettuali della Balfour Beatty depositati in Comune, intitolati «proposta di localizzazione del capolinea», sarebbero la prova che la spesa complessiva per il terminale era a carico della multinazionale.

Secondo questa tesi infatti «capolinea» e «parcheggio di scambio» sarebbero termini diversi per indicare la stessa opera e di conseguenza il Comune avrebbe finanziato un'opera che altri avrebbero dovuto costruire «come da appalto».

Ipotesi, dubbi, teoremi faticosamente risolvibili in un'intricata matassa di documenti e progetti. Matassa difficilmente dipanabile senza il bandolo: il progetto esecutivo, che manca ancora all'appello.

I dubbi crescono sempre all'ombra della mancanza di trasparenza e finora nonostante la dichiarata buona volontà nessuno è riuscito a rispondere a domande nuove e cruciali per l'opera e la comprensione globale della situazione.

Dubbi e incongruenze alimentati dal doppio ruolo giocato da Taraborrelli in questa lunga vicenda: direttore dei lavori (per i lavori appaltati dalla Gtm alla Balfour Beatty) e dirigente e progettista (del

parcheggio di scambio) per conto del Comune.

Sulla vicenda i due sindaci, Cordoma e Mascia, non si sono ancora espressi.

