

Filovia, ecco i documenti riservati. Gli atti pubblici nel dischetto segreto, c'è anche il progetto del capolinea

LA GRANDE OPERA La polemica sulla trasparenza negata A sei anni dalla firma spunta la relazione tecnica

MONTESILVANO. Il progetto della filovia, custodito in un cd-rom «riservato», si apre con il logo della Regione Abruzzo, l'intestazione della Gtm e il nome e cognome della grande opera: «Impianto tpl elettrificato a tecnologia innovativa tra Pescara e Montesilvano».

Dopo la polemica sulla trasparenza negata, sollevata dal consigliere Gabriele Di Stefano del Pd che si è visto respingere una richiesta di accesso agli atti dalla Gtm, spunta il cd-rom dei segreti che, per il settore Lavori pubblici del Comune, contiene «informazioni riservate che non dovranno venire utilizzate o divulgate» anche se si tratta di atti pubblici alla base di una grande opera dal costo di 25 milioni di euro.

Ma cosa c'è nel dischetto? Numeri, planimetrie, schemi. In prima pagina, il progetto ribadisce: «Questo documento è di proprietà esclusiva. È proibita la riproduzione anche parziale e la cessione a terzi senza autorizzazione». Sul frontespizio ci sono i nomi e i cognomi di 15 ingegneri, un geometra, un geologo e tre architetti che hanno curato la progettazione per conto della Sir spa, la società di Ingegneria regionale presieduta da Bellafronte Taraborrelli. Una società che il governatore Gianni Chiodi ha posto in liquidazione per evitare sprechi.

IL DOPPIO INCARICO Taraborrelli non è solo presidente della Sir, società mista tra Regione Abruzzo (51 per cento) e impresa Rpa di Perugia (49), ma è anche direttore dei lavori della filovia. L'incarico è svolto con Dino Bonadies, uno dei membri della Rpa, lo stesso socio privato della Sir. Taraborrelli, inoltre, è stato dirigente dei Lavori pubblici a Montesilvano dal 2007 al 2009 e, chiamato da Luigi Albore Mascia, svolge lo stesso incarico a Pescara.

IL PROGETTO SEGRETO La relazione tecnica, un atto del 2004 tenuto in un cassetto fino a oggi, si apre affermando che «la riorganizzazione della mobilità pubblica nella fascia costiera può essere opportunamente realizzata con l'utilizzo del sedime dell'ex tracciato ferroviario».

La relazione tecnica parla anche del programma di esercizio: «Tempo di percorrenza: 20 minuti; tempo di sosta al capolinea: 3 minuti; velocità commerciale: 21 chilometri orari; frequenza di transito: 10 minuti».

IL RITORNO DEI SEMAFORI Nella parte delle «caratteristiche di sistema» la relazione elenca «le principali componenti del sistema»: dai «veicoli bidomali» alle «sottostazioni elettriche di conversione per l'energia di trazione», una in via Ruggero Settimo a Pescara e l'altra in viale Europa a Montesilvano, fino agli «impianti di priorità semaforica negli incroci con la viabilità ordinaria». Ma la relazione non rivela quanti saranno i semafori: è certo che è a Montesilvano gli incroci lungo la strada parco sono 16 con 15 traverse cieche mentre a Pescara gli incroci sono 11 con 17 traverse cieche.

IL CAPOLINEA Il capitolo si chiude con la «realizzazione del capolinea di Montesilvano»: secondo il progetto della filovia agli atti del Comune, il capolinea è «ubicato nell'area adiacente agli uffici della forestale nei pressi del complesso Porto Allegro».

La relazione parla di un capolinea «costituito da un piazzale di 4.500 metri quadri con ingresso separato per mezzi pubblici e privati. È prevista la sistemazione dell'area con marciapiedi, aiuole e via di corsa dei mezzi». La relazione continua: «Sono previsti 28 posto auto di cui due per disabili». Tra i lavori annunciati, anche «un idoneo sistema di smaltimento delle acque meteoriche».

I SOLDI GIÀ SPESI Ma la posizione del capolinea viene cambiata di duecento metri il 18 luglio 2008 con una delibera della giunta Cordoma. Con questo atto, si dà il via libera ai lavori nell'area degradata tra

Grandi alberghi e Palacongressi: asfalto, marciapiedi e canali di scolo delle acque per almeno 208 mila euro di fondi comunali e regionali. Soldi intercettati per la costruzione di un parcheggio «in modo da facilitare», spiega la relazione tecnica allegata alla delibera, «l'interscambio del passaggio dal traffico veicolare al traffico a basso impatto ambientale filobus». Con un'interrogazione, Di Stefano denuncia che «spettava alla Balfour beatty rail, ditta vincitrice dell'appalto della filovia, costruire il capolinea».

