

Completare la metro? La città si divide. Ecco alcuni pareri sul futuro della tranvia dopo le censure sull'appalto da parte della Corte di giustizia. C'è chi vuole smantellare tutto e chi chiede di andare avanti

Marotta favorevole «Può salvare Pettino quartiere dormitorio» Contrario Marinucci «È un mostro inadatto alle strade del centro»

L'AQUILA. Pensata dieci anni fa, progettata che eravamo ancora nel XX secolo, i binari realizzati dall'ospedale San Salvatore alla chiesa di San Paolo. Da anni tutto è fermo. La metropolitana che doveva risolvere i problemi di traffico della città e dell'immediata periferia è diventata la grande incompiuta. Che fare, adesso, dopo il no del ministero al passaggio in via Roma e la condanna della Corte di giustizia europea che ha censurato le modalità con le quali la metro è stata appaltata? Continuare e completare l'opera o mollare tutto pagando milioni di euro alla ditta costruttrice? Lo abbiamo chiesto a 10 personaggi cittadini. I pareri sono discordanti.

Roberto Marotta (presidente Fondazione Carispaq): «Metropolitana? Bisogna continuare, quantomeno arrivando al primo tratto, girando per viale Duca degli Abruzzi e giungendo alla Fontana luminosa. Questo nonostante le censure europee. Tocca agli amministratori dare un nuovo impulso. Devono tentare di rimuovere gli ostacoli che ormai ci sono. È stata già spesa una cifra importante e, nonostante tutti i problemi, la metro costituirebbe un valore aggiunto per la città. Poiché il piano urbanistico di Pettino è stato gestito con i piedi ed è diventato il dormitorio dell'Aquila, la metro può rivitalizzare il centro perché diventerebbe un mezzo di più facile accesso al centro urbano».

Guido Visconti (docente universitario): «Io, sulla metro, ho scritto in passato tante cose e tutte contro, perché è mancata, fin dall'inizio, l'analisi di quali fossero la necessità e il rendimento. Per me resta una cosa completamente inutile. Ora, però, siamo nel più completo marasma. Da una parte le censure europee, dall'altra le denunce. Tutto è stato fatto con la massima leggerezza. Forse, adesso, vale la pena limitarla al tratto esistente. Altrimenti, rimettere tutto come prima può essere una spesa non indifferente. Le rotaie così come sono, poi, sono pericolose. A Padova ne ho parlato con i tassisti e con la gente: mi hanno detto peste e corna. Visto che siamo a questo punto, comunque, anche un pezzettino forse è meglio farlo. Sono solidale col sindaco Cialente e mi rendo conto che lui non è nella posizione ideale per decidere. È messo in mezzo per una serie di problemi di cui non è responsabile».

Ezio Rainaldi (imprenditore): «Metro? Viviamo una situazione estremamente delicata in città, su questa e su altre incompiute storiche. Metterla in piedi? Penso che sia meglio. Occorre evitare il più possibile di accumulare debiti ulteriori: è comunque un collegamento da sfruttare per la parte già fatta. Sbagliata o meno, bisogna farla e magari collegarla anche con tutto il resto. Non bisogna buttare a mare quello che è stato fatto».

Angelo Taffo (Confartigianato): «Non conosco gli atti. Come se ne esce? In questa città, quando qualcuno vuole fare qualcosa, spunta sempre fuori il popolo del no. Mi ricordo che la metro ha avuto tutta una serie di stop. Sarà stata pure sovradimensionata rispetto alla città, ma se nessuno avesse fatto le denunce, e non ne faccio una questione politica, forse il progetto ora sarebbe stato realizzato. A questo punto, se ci sono tempi, modi e soldi per portarla a termine va fatta, altrimenti smantellare tutto può costare quasi come averla costruita. Sarebbe il caso di cercare un percorso alternativo, ma comunque metterla in piedi. Oppure, usare le rotaie per far passare una filovia».

Bernardino Marinucci (avvocato): «Bisogna smantellare tutto: progettarla è stata una vergogna per una città come la nostra, con la sua storia e la sua topografia. Nelle strade strette del centro, dove passavano le

carrozze e i mezzi di una volta, è assurdo immaginare che possa passarci quel mostro che abbiamo visto esposto, che è adatto a Berlino, Madrid e non alla nostra città. È stata una follia e vorrei sapere qual è il cervello che l'ha partorita. Ho fatto tanti processi, nel passato, quando ci sono state vibrazioni sulle case del 1400 e del 1500 che sono crollate per effetto delle vibrazioni. Nessuno si è mai posto il problema che passando e ripassando possa creare danni alle case? E ai residenti? Nessuno ci ha pensato. Bisognerebbe farla saltare in aria. Solo il mezzo, ovviamente, e non i progettisti».

Umberto Dante (storico): «Bisogna vedere nel dettaglio le carte. Liberarci di questa storia sarebbe la cosa migliore, meglio per tutti se non fosse mai nata. Per il resto, farà solo dei danni anche se funzionerà. Ho sempre polemizzato fin dall'inizio con la metro: è una cosa senza senso. Se entrasse in funzione non ci sarebbero i soldi per mandarla avanti, intralocerebbe un traffico già caotico e i costi di gestione diverrebbero insopportabili. Certo, se il prezzo fosse quello di dover pagare altre tasse, il discorso potrebbe diventare un altro. Tuttavia, se all'Aquila la smettessimo di fare cose finte e megalomani sarebbe la cosa migliore. Del resto, la chiamiamo metro di superficie ma è un tram. Se ce ne liberiamo, e se non ci costa troppo, è meglio: ma qualcuno deve pagare per questa situazione incredibile».

Vincenzo Vivio (architetto): «Non è facile rispondere al quesito. Da quello che leggo, questo investimento doveva essere calibrato su un numero di utenti giornalieri pari a 20mila persone. Quindi sembra tutto fuori misura e anche se completata rischia di essere un'opera stracostosa da mantenere. Se le cose stanno diversamente qualcuno lo deve accertare. Chi ha la responsabilità amministrativa deve nominare un gruppo di esperti, massimo tre persone, a cui affidare la pratica per vedere se vale la pena di terminarla oppure no. Ci vogliono tecnici terzi e competenti che, con dati alla mano, possano stabilire se l'investimento è stato avventato o meno. Se, di contro, ci sono garanzie serie e reali che il mezzo può funzionare, converrebbe completarlo ma lo deve dire chi ha studiato e conosce a fondo la questione altrimenti il dibattito è sterile. Per una città come L'Aquila un mezzo del genere in centro storico sembra davvero fuori misura».

Mario Maccarone (commerciante): «La metro? Se ne sentono tante. I più vorrebbero chiuderla perché non serve a niente. Io provo a ipotizzare un'altra cosa. Se ci sono i soldi cambiamo il percorso e facciamola arrivare alla Fontana luminosa e poi lungo il corso fino alla Villa e a Collemaggio. Chi dice che non c'è spazio dimentica forse che nel corso piccolo negli anni Sessanta, ci passavano due pullman su e giù. Meglio la metro che i camion che ci passano adesso. Così davvero potrà raccogliere quelle famose 20mila persone al giorno. Ma con la metro servono i parcheggi di scambio. Ci sono troppe macchine. Si potrebbero comprare le caserme, ormai quasi dismesse dal Demanio, e farci i parcheggi con le navette di collegamento».

Gianfranco Giorgi (sindacalista): «La questione va studiata a fondo. Certo è che lo scandalo è l'unica cosa certa finora. Le illusioni hanno fatto credere alla gente che era una cosa utile e che poteva andare bene. Poi, ricorsi su ricorsi. La metro, che si faccia o no, non risolve i problemi della città. Se i cittadini non ci rimettono soldi io sono più per lasciarla in piedi. Ma quanto ci andrà a costare? Ci sono utenti sufficienti per coprire almeno la gestione? Bastavano 4 o 5 navette piccole per risolvere il problema».

Pierluigi Imperiale (veterinario): «Premesso che la progettazione del percorso della tranvia presenta evidenti difetti, come quello che la metropolitana di superficie non è collegata con la stazione ferroviaria, oggi la questione, secondo me, è solo economica. Quanto costa smantellare tutto e quanto costa cercare di completare l'opera? Alla fine bisognerà scegliere il male minore per le tasche di cittadini».