

Una strada parco divisa in tre. Previsioni: Diciannove fermate e frequenza ogni cinque o dieci minuti

Il Pd propone di spezzettare il tracciato tra filobus, biciclette e pedoni. «Ipotesi assurda»

Strada-parco una e trina: così la vede il Pd e, in particolare, Camillo D'Angelo che ieri ha lanciato una proposta destinata a far discutere, benché il presidente della Gtm Michele Russo l'abbia già bollata come «assurda». D'Angelo, dopo aver ripercorso le tappe della gara di appalto, ha sostenuto con forza le istanze di ciclisti e pedoni sull'ex tracciato ferroviario. «Dato per scontato che lì passerà il filobus - ha spiegato l'ex vice sindaco - perché non utilizzare tutto lo spazio e suddividerlo in tre parti uguali, quindi l'asse centrale dedicata al mezzo di trasporto pubblico, un terzo riservato alla pista ciclabile e un altro 33 per cento alla zona pedonale?». Una strada praticabile tecnicamente, secondo D'Angelo, «facendo passare il filobus su una sola corsia, eliminando i marciapiedi lato mare, e installando scambi nei punti strategici dove si incroceranno il Filò che va verso sud e quello che risale verso nord. Un progetto realizzabile senza penalizzare il filobus e, soprattutto, salvaguardando i diritti di pedoni e ciclisti». Ipotesi che Russo boccia senza appello: «Ma come si fa a stabilire dove fissare i punti di scambio nel momento in cui i due filobus incrociano? E' tecnicamente impossibile perché i filobus passano ogni cinque, massimo dieci minuti, e quindi c'è un passaggio continuo sull'ex strada-parco. E poi non è vero che le diciannove fermate ritarderanno i tempi di attesa per i passeggeri, tempi che invece sono stati calcolati nei minimi termini». D'Angelo, però, ha contestato tutta la procedura di appalto: «I 31 milioni di euro dovevano servire per realizzare una filovia lunga 22 chilometri, invece basteranno per farne solo 7, e questo si sapeva già nel 1995, quando si espresse in proposito la commissione di vigilanza del Ministero dei Trasporti». Punto sul quale il presidente della Gtm non replica, in quanto altri furono protagonisti di questo passaggio (lui è in carica da poco più di due anni). E sui costi di gestione annui? In questo caso, Camillo D'Angelo mostra un dossier: «In nessuna parte del mondo la filovia funziona con filo elettrico, ma a gasolio. Ciò significa che avrà costi elevati: 2 milioni e 700mila euro all'anno per la manutenzione e la gestione. E se poi si considerano i lavori di manutenzione straordinaria, il prezzo salirà ancora di più». Su questo punto, invece, Michele Russo ribatte seccamente: «Ammesso e non concesso che i costi di gestione saranno superiori ai ricavi, il passivo non sarà pagato dal Comune, ma dalla Regione alla quale fa capo la Gtm». Cambia l'Ente pagatore, certo, ma non la natura pubblica, per cui una ricaduta negativa sul contribuente ci sarebbe comunque.