

Li ha illustrati Giovanni Crocioni

I sette vizi capitali del nuovo progetto

Nicola Cappellini

Colpevole di millantare capacità di trasporto e velocità commerciali raggiungibili solo con mezzi che viaggiano in sede propria. E, quindi, di non poter garantire un bilancio in attivo. E' questo il duro verdetto

emesso dai gruppi consiliari della minoranza, che ieri hanno imbastito a palazzo d'Accursio un processo in due atti (conferenza stampa in sala bianca e convegno in cappel-la Farne-se) contro la

metrotramvia di Sergio Cofferati. I principali testimoni dell'accusa erano l'ingegner Giovanni Crocioni, il papà della metropolitana automatica leggera della vecchia giunta, e l'assessore ai Trasporti di Milano, Giorgio Goggi, che ha illustrato la negativa esperienza delle metro-tramvie del capoluogo lombardo. Crocioni ha snocciolato sette capi di imputazione: si va dall'uso di una tecnologia superata ai problemi creati dall'impatto dei cantieri (non solo sull'asse via Saffi-Emilia Ponente, ma anche nel tratto Indipendenza-Ugo Bassi-Riva Reno), fino alla mancanza di un disegno strategico di sviluppo della città intorno alla nuova infrastruttura. L'accusa più grave, però, è quella relativa all'equilibrio di bilancio, in quanto ribalta una delle principali critiche mosse dal centrosinistra

al progetto della giunta Guazzaloca. Secondo Crocioni — che

ha presentato un corposo volume di 'riflessioni critiche' — la metrotramvia non potrà mai raggiungere una frequenza di 2-2,5 minuti per senso di marcia, come dichiarato dalla giunta Cofferati.

«Garantire queste frequenze in sede promiscua — spiega Crocioni — è letteralmente impossibile. Vorrebbe dire avere i semafori perennemente sul rosso per il traffico privato. Le frequenze reali non potranno scendere sotto i 3,5-4 minuti». Un dato —

confermato dall'assessore Goggi — che costringe a rivedere al ribasso anche la velocità commerciale del mezzo (inferiore ai 20 km orari) e, quindi, la capacità di trasporto (massimo 5.000 passeggeri all'ora e non 7.200). Se a ciò si aggiunge, poi, il costo del personale, che cresce di 100-150 unità non

presenti nel progetto Guazzaloca (fermo a 219) «è chiaro — conclude Crocioni — che i costi prevarranno

largamente sui ricavi». «Questo progetto

non è finanziabile, perché non è strategico. E' un non-progetto» chiosa l'ex vicesindaco, Giovanni Salizzoni (Ltb), che fa appello a Cofferati perché si torni al disegno originale di metrò automatico.

Alla conferenza stampa in Sala bianca erano presenti anche Gian Luca Galletti e Carlo Monaco del gruppo di "Ltb", Daniele Carella e Francesco Osti di Forza Italia, Patrizio Gattuso di An e Giampiero Bagni della Lega. Galletti ed Osti hanno concordato nell'indicare l'iniziativa sul metrò come un esempio di quella «opposizione costruttiva» che la minoranza intende portare avanti nei prossimi anni.

«Noi vogliamo i fondi del metrò a Bologna — spiega Galletti —, ma faremo di tutto perché la giunta rinunci ad un progetto irrealizzabile che prende in giro la gente».

