

Siracusa. Targia, nel 2018 Garozzo stava per realizzare lo spartitraffico: “Era tutto pronto”

C'era un progetto per realizzare lo spartitraffico a Targia. E c'erano anche i soldi per realizzarlo subito, con la partecipazione di alcune attività commerciali della zona. Non bisogna andare troppo indietro nel tempo, era il 2018, sindaco Giancarlo Garozzo e assessore alla Mobilità Giuseppe Raimondo. Raggiunto al telefono dalla nostra redazione, l'ex sindaco conferma. “Sì, c'era il progetto e grazie all'impegno dell'assessore Raimondo avevamo ottenuto l'impegno di alcuni privati, con attività nella zona, ad intervenire economicamente. Il costo per il Comune di Siracusa sarebbe stato quasi nullo”, dice Garozzo senza citare il parere della Protezione Civile comunale, quasi a significare che potrebbe comunque anche non essere vincolante. Ma allora perchè poi non si è fatto? “Preferirei non commentare. Non ero più sindaco”, si limita a dire.

In effetti, nel dibattito degli ultimi giorni, la grande distanza tra le richieste dell'opinione pubblica (che spinge per lo spartitraffico o misure similari) e le inamovibili posizioni degli uffici comunali, rischia di ingenerare la sensazione che si stiano cercando più i motivi per non realizzare lo spartitraffico che quelli per cui valga la pena farlo. “Non è così. Abbiamo anzi recuperato quel progetto di massima e ipotizzato anche sezioni ulteriormente ristrette e con elementi più economici. Ma rimarrebbero problemi nella corsia direzione Scala Greca”, spiega senza sottrarsi l'attuale assessore alla Mobilità, Maura Fontana. A cui, peraltro, va riconosciuto un impegno serio e concreto sulla problematica di contrada Targia.

Ma come la si giri, giri spunta sempre una norma o un parere ostativo, da una parte e dall'altra. Le soluzioni non mancherebbero ma appare difficilissimo rendere sicura una strada comunale, quale in effetti è Targia dopo la donazione di Anas. Sembra quasi debba avere dimensioni da autostrada per poter far qualcosa di concreto, altro che strada urbana.

Il problema di fondo, sarebbe in realtà la sua natura di infrastruttura a rischio per la presenza di siti come il pontile Isab e la galleria ferroviaria. Per cui, se fai lo spartitraffico devi poi pensare ad una corsia di emergenza per i mezzi di soccorso. Piccola considerazione: oggi la corsia di emergenza non c'è in ogni caso. Come muoversi allora in caso di grave incidente industriale? I mezzi in transito andrebbero convogliati tutti su di un lato ed i mezzi di soccorso di passaggio sull'altro. Senza divisione di carreggiate e con in più il panico di un grave incidente industriale. Si può immaginare quale trappola diverrebbe per gli automobilisti che si ritroverebbero sul posto, con imbottigliamento certo per i mezzi di soccorso. Sicuri allora che il problema sia lo spartitraffico?

Ci sarebbe, invero, un discorso di responsabilità. Chi si assumerebbe quella di realizzare un'opera che, in caso di incidente, potrebbe essere indicata come concausa? Con freddezza, verrebbe da dire chi è convinto di fare una cosa giusta, che metterebbe al riparo potenziali vittime innocenti coinvolte altrimenti, e senza colpa, in frontali e simili.

Un esempio vale una riflessione, pur nella obiettiva differenza. Corso Umberto è considerato via di fuga. Eppure il suo tratto finale, dove oggi c'è il terminal bus, è stato chiuso (temporanea interdizione) al traffico, creando una strettoia verso via del Foro Siracusano. Volere, in fondo, è potere.