Trasporto pubblico, botta e risposta. L’ex assessore Gradenigo: “Tre anni persi”, Pantano: “Tutt’altro”

Il servizio di trasporto pubblico locale e la sua efficienza ancora al centro del dibattito. Sul tema, nelle ultime ore, si registra un “botta e risposta” tra l’ex assessore alla Mobilità e Trasporti, Carlo Gradenigo e l’attuale assessore al ramo, Enzo Pantano. Gradenigo si mostra fortemente critico sull’operato dell’amministrazione Italia dal 2023 in poi, convinto che gli ultimi 36 mesi siano stati “persi e li abbiamo pagati molto cari”. Gradenigo, presidente del Movimento “Lealtà & Condivisione”, ‘boccia’ il servizio e ricorda che che “dal 2023 ad oggi sono stati decine i cambi, le modifiche degli orari, delle regole, dei biglietti, dei percorsi che prevedono ancora 8 tortuose circolari, con attese anche di 70 minuti tra una corsa e l’altra (un tempo nel quale in auto arrivi tranquillamente da Siracusa a Catania). L’hanno chiamata sperimentazione-fa notare l’ex amministratore- ma una sperimentazione che dura da anni e non è mai terminata”. Tra i motivi di forte critica, Gradenigo cita “i pannelli informativi sparsi in giro per la città dove vengono riportate linee che non esistono più e omesse quelle esistenti. Una sperimentazione- dice ancora- che lascia una dorsale come la 127 Bosco Minniti/Via Tisia/Borgata nata a suon di petizioni SOSPESA la mattina, che duplica linee turistiche sulle quali sono già in vigore servizi bus alternativi (come la circolare Santa Lucia/Teatro Greco), che non contempla i collegamenti ferroviari con Cassibile/Fontane Bianche e che non a caso funziona meglio su quelle dorsali come Scala Greca, Belvedere e Santa Panagia dove le frequenze scendono da 1 ora e 10 a 25 minuti. Se al posto dei bus si fosse trattato di una

metropolitana, oggi con tutte le modifiche in corso d'opera avremmo una città ridotta in groviera".
Pantano replica alle osservazioni dell'ex assessore, che auspica che con il nuovo appalto la situazione possa sensibilmente migliorare. "Da ex assessore comunale, Carlo Gradenigo dovrebbe ben conoscere le procedure-premette Pantano- Il passaggio dalla gestione Ast a quella Sais non ha rappresentato una "ripartenza da zero" ma un subentro vincolato da condizioni oggettive come un parco mezzi limitato, personale ereditato, risorse finanziarie definite da contratti preesistenti e, soprattutto, l'assenza di infrastrutture fondamentali come corsie preferenziali, nodi di interscambio e un efficace controllo della sosta. In questo quadro, parlare di "anni persi" non restituisce la realtà dei fatti. Dal 2023 ad oggi-ricorda l'assessore Pantano- l'amministrazione ha operato in una fase di transizione con cui abbiamo garantito la continuità del servizio migliorandone, al contempo, la sua qualità generale. Non sfugga, inoltra, che il precedente gestore, poco dopo la coraggiosa scelta compiuta a Siracusa, sia entrato in una crisi che ha pesantemente azzoppato la mobilità di studenti, anziani e pendolari in decine di comuni siciliani". Poi l'esponente della giunta Italia puntualizza che "viviamo ancora una fase ponte e, per certi versi, sperimentale. Sulla scorta dei dati e delle evidenze raccolte, abbiamo pensato un nuovo e rafforzato capitolato di appalto per l'aggiudicazione pluriennale del servizio ed una nuova programmata crescita, dopo anni trascorsi senza che vi fosse percezione del servizio Tpl a Siracusa. La scelta di mantenere una rete articolata, anche con linee circolari, è dettata dalla conformazione urbana di Siracusa, dalla frammentazione del territorio e dalla necessità di non escludere intere aree della città dal servizio pubblico. Dove è stato possibile concentrare l'offerta su dorsali principali – come Scala Greca, Santa Panagia e Belvedere – le frequenze sono state migliorate sensibilmente, arrivando anche a 20–25 minuti di attesa, con riscontri positivi in termini di utilizzo. Questo dimostra che

la sperimentazione ha già individuato le direttrici su cui costruire il futuro sistema. Restano criticità, alcune delle quali legittimamente segnalate come: informazioni non sempre aggiornate alle fermate, attese superiori ai tempi indicati su alcune linee o fasce orarie, collegamenti intermodali ancora da rafforzare. Si tratta però di problemi noti e affrontabili, che non possono essere letti come il fallimento dell'intero servizio, se non in malafede". Secondo Pantano, "il trasporto pubblico non si valuta solo sulla base del confronto con l'auto privata, in termini di tempi di percorrenza, ma considerando la sua funzione sociale, l'accessibilità per studenti, anziani e lavoratori e la capacità di ridurre traffico e pressione urbana. Quest'ultima azione è quella su cui si concentrano le nostre attenzioni". Puntando lo sguardo al futuro, Pantano è sicuro che "il nuovo appalto rappresenterà una svolta decisiva, ed è proprio grazie al lavoro svolto in questi anni che sarà possibile definire una rete più semplice, più frequente e più affidabile, evitando errori strutturali che la città pagherebbe per un altro decennio. Altro che cambiare solo il colore o il modello dei bus: stiamo costruendo un sistema di trasporto pubblico finalmente stabile, riconoscibile e all'altezza delle esigenze di Siracusa. Un percorso di crescita in cui anche le critiche e le osservazioni sono benvenute e fondamentali-conclude l'assessore alla Mobilità e trasporti- quando però non diventano slogan buoni a sostenere ragioni di parte".