Piano della Sosta, vivace confronto. Pantano: “No a semplificazioni, i fenomeni vanno governati”

Continua il confronto a distanza sul nuovo Piano della sosta. Da un lato l’assessore alla Mobilità Enzo Pantano, dall’altro il Comitato Ortigia Resistente da Davide Biondini, che torna a muovere critiche all’impianto dello strumento presentato. Nel frattempo, sono iniziati i incontri dell’amministrazione con i portatori d’interesse. Per il Comitato, però, permangono perplessità profonde.

In una lunga nota, il Comitato parla di dichiarazioni dell’assessore “caratterizzate da un uso disinvolto di slogan e da evidenti imprecisioni fattuali”, soffermandosi in particolare sul tema dei numeri del traffico cittadino. Secondo il Comitato, far riferimento a “90 mila auto in circolazione” significherebbe “confondere il numero dei veicoli immatricolati con quelli realmente in movimento”, sovrastimando la pressione veicolare e dando l’idea di un problema ormai ingovernabile. “Il piano della sosta non si progetta sul numero di mezzi posseduti, ma su quelli che circolano effettivamente e contemporaneamente”, sostengono, spiegando che una valutazione tecnica basata su dati istituzionali porterebbe a stimare “un numero di auto quotidianamente in circolazione nettamente inferiore, verosimilmente meno della metà di quello evocato dall’assessore”.

Da qui una critica più ampia all’impianto del Piano, che – secondo Ortigia Resistente – “non contiene alcuna analisi della domanda potenziale di sosta”. I circa 500 posti disponibili tra via Elorina e via Von Platen vengono giudicati “del tutto insufficienti” a intercettare la domanda reale.

Considerazioni a cui replica l’assessore Pantano, che rivendica un confronto “fondato su dati corretti e su una lettura completa delle politiche in atto”. Nessuna confusione, precisa subito, sui numeri del parco veicolare. Il riferimento agli oltre 85 mila veicoli immatricolati – che diventano circa 90 mila includendo motoveicoli e flussi intercomunali – servirebbe a descrivere “il contesto strutturale della mobilità urbana”. Pantano sottolinea poi che la pianificazione della sosta non può basarsi su una “fotografia istantanea”, ma sul rapporto complessivo tra spazio pubblico, funzioni attrattive e abitudini consolidate. “Il Piano introduce per la prima volta una gerarchia d’uso dello spazio”, afferma, respingendo l’idea di un’impostazione punitiva o coercitiva quando il primo interesse è proprio verso cittadini e residenti.
Sui parcheggi scambiatori e sui servizi alternativi, l’assessore ammette che “non risolvono da soli il problema”, ma invita a considerarli parte di un percorso graduale, destinato a crescere. Quanto ai pass, Pantano taglia corto: “semplificazione necessaria per evitare abusi”, da definire comunque attraverso il confronto.
Ortigia Resistente è critica anche sui servizi alternativi all’auto privata. Secondo il Comitato, “il Tpl è poco utilizzato, la navetta di Ortigia viaggia spesso vuota e le piste ciclopedonali, pur occupando arterie strategiche, sono scarsamente frequentate”, finendo per aumentare congestione e inquinamento.
“La critica parte da un equivoco di fondo”, dice Pantano. “Perché nessuno ha mai sostenuto che oggi il TPL, o la mobilità dolce, siano già pienamente sostitutivi dell’auto privata. L’obiettivo è esattamente l’opposto e cioè contribuire a farli crescere, renderli progressivamente più competitivi, creando le condizioni perché vengano usati. È noto che la domanda di trasporto pubblico aumenta quando l’offerta migliora e quando lo spazio urbano non incentiva più indiscriminatamente l’uso dell’auto. Le città che hanno migliorato la qualità della vita non lo hanno fatto lasciando

tutto com’era finché il TPL non funziona, ma intervenendo in modo coordinato”.
Quanto a piste ciclabili e navette, per Pantano dire che “aumentano congestione e inquinamento” senza considerare “il quadro complessivo dei flussi e delle trasformazioni in atto, è una semplificazione che non aiuta il dibattito”.
Le politiche di mobilità, ci tiene a precisare l’assessore, “non sono coercitive verso i cittadini. Governare la sosta non significa punire, significa distribuire in modo più equo una risorsa scarsa: lo spazio pubblico. Continuare a consentire la sosta indiscriminata nei principali poli attrattori non è tutela dei cittadini, è rinuncia a qualsiasi politica urbana”.
Sugli incontri in corso, per valutare da vari punti di vista il Piano della Sosta, Enzo Pantano lo definisce “utile” in quanto orientato “a discutere soluzioni concrete e miglioramenti, non a negare l’esistenza del problema.
Siracusa ha davanti una scelta. Possiamo continuare a subire traffico e disordine come un destino inevitabile, oppure iniziare, con gradualità ma con decisione, a governarli. L’amministrazione ha scelto la seconda strada, con senso di responsabilità e apertura al confronto”, conclude Pantano.