Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, “No” secco del Comitato Ortigia Cittadinanza Resistente

“Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Siracusa nasce con una grande promessa: ridisegnare la città dei prossimi dieci anni. Ma nella realtà si sta trasformando in uno strumento calato dall’alto, usato per giustificare scelte già prese, senza una reale consultazione dei cittadini, senza una reale pianificazione basata su dati obiettivi e idea di favorire lo sviluppo dei quartieri”.
Il Comitato Ortigia Cittadinanza Resistente interviene sul Pums, sottolineando diversi aspetti motivo di critica. “Nonostante il PUMS preveda, per legge, la partecipazione attiva degli stakeholder – tra cui i comitati civici – nessuna consultazione effettiva è mai avvenuta. Il Pums parla di una indagine conoscitiva a cui hanno risposto 200 cittadini. Chi ne ha mai saputo niente? 200 cittadini sono rappresentativi della popolazione? – chiede il Comitato – I cittadini, specie delle aree più critiche al traffico e alla sosta veicolare, non sono mai stati coinvolti realmente né informati per le modifiche previste all’attuale ZTL e l’introduzione delle nuove aree ZTL, nella zona Umbertina e nella Borgata Santa Lucia. Tutto ciò è stato deciso dall’amministrazione Italia senza criteri chiari, senza analisi dei flussi veicolari rispetto ai posti auto disponibili, senza rispetto per la residenzialità di chi vive e lavora in quei posti e senza le obbligatorie consultazioni”. Il comitato prosegue con un altro passaggio. “Il Pums non prende in considerazione i criteri di priorità per il rilascio del pass di accesso alla ZTL, cosa questa essenziale per una ordinata gestione del traffico e della sosta veicolare all’interno. Ciò significa replicare i

disastri di Ortigia negli altri quartieri.
Questa gestione improvvisata -tuonano i residenti – sta producendo una città più difficile da vivere, non più sostenibile. Le piste ciclopedonali vengono realizzate su strade dissestate e strette, insicure, senza attenzione alla reale conformazione orografica urbana, caratterizzata da ampie discese\salite che riducono la possibilità di utilizzare monopattino e bicicletta, e senza la necessaria continuità e capillarità, cioè totalmente inutili. Il caso di via Von Platen è emblematico: una carreggiata ristretta da cordoli di cemento che rende difficile persino il passaggio dei mezzi di soccorso nei momenti di traffico intenso, creando più disagio che beneficio".Il problema di fondo per il Comitato sarebbe una mancanza di visione.
"Un vero PUMS – sostiene il comitato- dovrebbe immaginare la Siracusa del 2035 – con una visione policentrica dei quartieri, valorizzando gli attuali poli di attrazione e prevedendone di nuovi, quindi lavorando sui servizi connessi a favorire la mobilità e la sosta in quei luoghi. Per esempio pensare a parcheggi scambiatori dedicati, trasporti integrati e servizi pubblici distribuiti nei vari quartieri della città. Invece, il piano si limita a fotografare l'esistente e ad importare le iniziative che vuole fare l'amministrazione, ignorando o semplificando i grandi cambiamenti in arrivo, come il nuovo ospedale o il crescente flusso turistico in punti diversi dalla città.L'attuale impostazione inverte la logica corretta del "push & pull": prima si restringe la mobilità privata, poi – forse – si penserà a nuove aree di sosta e ai servizi connessi:senza prove preliminari sul campo, senza reale monitoraggio. Questo perché l'amministrazione Italia parte dal presupposto che Siracusa è viziata da una "patologia" di eccesso di auto private, che non condividiamo, e quindi, costi quel che costi, vanno ridotte di numero sulle strade".
Il comitato definisce "azione punitiva la continua restrizione dei posti auto in città e la soppressione di aree di sosta per costringere gli utenti a camminare in bicicletta o con il

trasporto urbano. Un’azione che non tiene minimamente conto delle esigenze reali di mobilità delle famiglie”.
Il Comitato ribadisce infine che non condivide questo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.
“Siracusa merita un piano vero-conclude il comitato-costruito insieme ai cittadini, fondato su dati reali, visione di sviluppo urbano e coerenza territoriale. Non un documento formale usato per coprire scelte sbagliate e non condivise come quella del ponte ciclopedonale o della passerella in villetta Aretusa, che non servono a niente ma solo a deturpare e a creare disagi evitabili”.