

PARCHEGGI... NO PROBLEM!

Noi de **L'ALTRA SCIACCA** ci siamo chiesti se è possibile trovare una soluzione al problema dei parcheggi, oramai da troppo tempo presente nella lista delle emergenze principali che affliggono la nostra città.

Oggi un grosso aiuto può essere fornito dalla Rete, basta soltanto avere la buona volontà di cercarlo. Noi l'abbiamo fatto ed abbiamo tenuto conto non soltanto dell'esigenza degli spazi, ma anche del minimo costo che una tale soluzione deve avere sulla collettività e della riduzione dell'onere che ne può derivare per l'ente comunale.

L'idea di spendere una marea di soldi per mega parcheggi o sventramenti di varie zone non ci affascina, anzi ci lascia fortemente contrariati. Invece la predisposizione di rimedi alternativi a misura della nostra città, sulla traccia di esperienze già collaudate, ci convince di più.

La soluzione che la nostra Associazione intende proporre al Sindaco, alla Giunta, ai Consiglieri comunali e, contestualmente, al Centro per lo Sviluppo Territoriale è di una semplicità sconvolgente, a basso costo (quasi "aggratis") e indubbiamente adatta alle dimensioni della nostra città.

Se si considera che il Comune di Sciacca dispone di molte aree inutilizzate e sparse un pò ovunque e che, periodicamente, lo Stato, la Regione e la Comunità Europea mettono a disposizione finanziamenti destinati a finanziare le possibili soluzioni a questo diffusissimo problema, basta impegnarsi soltanto per individuare tra le aree disponibili quelle più idonee ad essere usate come parcheggi, anche mediante accorpamento, e per intercettare le somme occorrenti per la loro realizzazione (fondi comunali, finanziamenti pubblici nazionali e/o europei).

Le tipologie di parcheggio che abbiamo identificato sono le seguenti:

- **Parcheggi gratuiti**, posizionati all'esterno del centro storico.
- **Parcheggi a pagamento**, delimitati dalle famose righe blu, all'interno del centro storico.
- **Parcheggi scambiatori o punti di riunione**, dislocati in diverse zone della città, nei quali lasciare l'auto ed usufruire di servizio navetta reso da AETERNAL o da altri.

Il pagamento della sosta può essere effettuato attraverso i parchimetri a moneta distribuiti nelle vicinanze dei parcheggi, funzionanti anche mediante tessera, il cui nome potrebbe essere ad esempio "*SciaccaPark*", in vendita presso gli esercizi autorizzati che espongano un marchio opportunamente predisposto. Inoltre possono essere rese disponibili tessere "*Gratta e Sosta*" ed abbonamenti periodici.

I residenti hanno diritto a parcheggiare gratuitamente, richiedendo le apposite autorizzazioni per i veicoli di loro proprietà presso gli uffici comunali dei Vigili Urbani o preposti ad hoc. Sono altresì esclusi dal pagamento del parcheggio i veicoli dei corpi di stato, le ambulanze, le auto mediche, i mezzi adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria (muniti di apposito contrassegno), i veicoli a trazione elettrica e i veicoli trasportatori di merci che servono le attività commerciali del centro storico.

I parcheggi scambiatori, già utilizzati in moltissime città italiane con risultati eccellenti, nascono con per essere abbinati ad un funzionale ed efficiente servizio navetta da e per il centro storico con mezzi idonei (minibus) aventi partenze con cadenza regolare di 15 minuti. La sosta in queste aree deve essere gratuita ed il costo del biglietto della navetta, avente validità per l'intera giornata e per tutte le corse, non deve superare il valore di 1€ a persona. In ogni caso, oltre al contenuto costo del biglietto, si possono studiare appositi pacchetti convenienza o abbonamenti che non gravino oltremodo sulle spalle dei cittadini, ma, al contrario, li invogliano ad utilizzare i mezzi pubblici considerando il notevole risparmio di carburante che deriva dal mancato uso della propria autovettura.

Per quanto concerne il transito veicolare, il centro storico di Sciacca viene suddiviso in due principali aree:

- a) la prima, che indicheremo come **"zona ecologica – ciclabile - pedonale"**, nella fattispecie corrisponde alle aree di recente riqualificazione; al suo interno la mobilità veicolare è ammessa per i soli residenti muniti di apposito permesso rilasciato dopo aver effettuato il censimento delle loro auto; tale permesso consisterebbe anche nell'applicazione di una vetrofania da applicare sul parabrezza dell'autovettura, valevole per la durata di un anno intero e di colore diverso di anno in anno, al fine di individuare rapidamente i trasgressori.
- b) la seconda, che indicheremo come zona a traffico limitato **"ZTL"** corrisponde all'area nella quale il transito e la sosta sono consentiti dalle 8.30 alle 20.30 solo ai residenti ed agli utenti provvisti di regolare autorizzazione, mentre dalle 20.30 alle 8.30 la circolazione risulta libera ed il parcheggio gratuito, ad esclusione delle zone con le righe bianche-blu riservate ai residenti.

Per le altre zone della città il transito, la sosta e la sosta a pagamento sono consentiti durante tutto il giorno.

Abbiamo individuato, in maniera naturale, la **ZTL** quasi interamente all'interno della vecchie mura cittadine, come si può facilmente osservare sulla mappa riportata alla fine del documento.

Anche i parcheggi scambiatori o punti di riunione sono presto naturalmente identificati, in modo da servire in maniera sistematica ogni zona della città (li abbiamo contrassegnati sempre sulla mappa seguente con lettere bianche all'interno di 4 quadrati di colore nero):

- A** - Contrada Muciare (parcheggio da realizzare)
- B** - Parcheggio Gaie di Garaffe
- B1** - Ex stazione Ferroviaria (parcheggio da realizzare)
- D** - Parcheggio Sisa/Ex Città Mercato

La zona **C** (quadrato di colore grigio sulla mappa) funge da zona di scambio con gli attuali mezzi che collegano le periferie cittadine con il centro. Tali mezzi sono in numero ridotto ed il loro percorso è abbreviato, dovendo soltanto accompagnare i passeggeri ai punti di riunione.

Le zone **R1** (Piazza Carmine) ed **R2** (Piazza S. Friscia), contrassegnate con due cerchi di colore nero sulla mappa, sono i punti nevralgici di incontro tra i diversi bus navetta.

Teoricamente possono bastare soltanto cinque bus navetta, preferibilmente elettrici (ma andrebbero bene anche altri mezzi a basso tasso di inquinamento) per servire le seguenti 5 linee:

- Linea A:

Contrada Muciare -> Via Ghezzi -> Via Figuli -> **R2** -> Via Agatocle -> Via Ghezzi -> Contrada Muciare.

- Linea B:

Gaie di Garaffe -> **B1** -> Via Mori -> **R1** -> Via Mori -> **B1** -> Gaie di Garaffe.

- Linea C:

Piazza G. Noceto -> Via Castello -> Via Valverde -> Viale della Vittoria -> **R2** -> Viale della Vittoria -> Via Valverde -> Via Castello -> Piazza G. Noceto.

- Linea D (non ritenuta essenziale):

Parcheggio Sisa/ex Città Mercato -> Via Tommaso Campanella -> Via Modigliani (parcheggio) -> Via Orti San Salvatore -> Via Ovidio -> Parcheggio Sisa/ex Città Mercato

- Linea R:

R1 -> Via Incisa -> Corso Vittorio Emanuele -> **R2** -> Via Giuseppe Licata -> Via P. Gerardi -> **R1**.

E' consigliabile, se non addirittura, indispensabile, una buona campagna di sensibilizzazione ed informazione per sottoporre all'attenzione dei cittadini la nuova segnaletica stradale e le specifiche indicazioni presenti nelle singole aree di parcheggio.

E' necessaria una riorganizzazione della presenza per strada degli agenti di polizia municipale in funzione delle modificate condizioni di traffico per svolgere adeguati controlli sull'efficienza e la qualità del servizio dei mezzi pubblici e sul rispetto delle nuove norme di circolazione cittadina.

Un aspetto di carattere tecnico-pratico va tenuto in debita considerazione: la priorità con cui devono essere raggiunti gli obiettivi parziali prima del raggiungimento dell'obiettivo finale, ovvero dell'istituzione delle ZTL.

L'ordine cronologico da rispettare è il seguente:

- 1) individuazione e creazione dei parcheggi nelle zone limitrofe all'area a traffico limitato;
- 2) miglioramento, potenziamento e piena efficienza della rete e dei mezzi di servizio pubblico;
- 3) chiusura definitiva delle ZTL (solo dopo completamento dei punti precedenti).

Questo è l'unico ordine da seguire se non si vogliono arrecare ai cittadini fastidi e disagi che annullerebbero di fatto gli enormi vantaggi che il piano parcheggi-ztl comporta per l'intera città.

Prima di concludere, riportiamo un'**analisi di base** del progetto sopra descritto:

- ✓ Il servizio Bus Navetta prevede l'utilizzo di minibus (elettrici o meno) adatto ai disabili
- ✓ Previsto costo minimo per abbonamento annuale al servizio navetta o costo fisso giornaliero indipendente dal numero di corse effettuate.
- ✓ Previsto utilizzo di corse e parcheggi aggiuntivi in occasione delle festività o eventi
- ✓ Le corse attualmente in servizio si possono rimodulare per raggiungere i punti periferici limitando l'accesso al centro storico
- ✓ **VANTAGGI:**
 - ✓ Centro storico maggiormente vivibile per i residenti e per i non residenti
 - ✓ Abbassamento del livello di traffico e inquinamento
 - ✓ Facilità di raggiungimento di qualunque punto del centro storico
 - ✓ I parcheggi possono essere più distanti rispetto a quelli che si prevedono nelle dirette vicinanze del centro storico che procurerebbero maggiore traffico
- ✓ **SVANTAGGI:**
 - ✓ Nessuno
- ✓ **CRITICITA':** (sarebbe essenziale eseguire una simulazione accurata)
 - ✓ Controllo sul rilascio dei pass

- ✓ Necessario intervento sulla popolazione al fine di incentivare il cambio di una mentalità abitudinaria e l'invito ad un maggior senso civico
- ✓ Controllo sulla puntualità del servizio navetta
- ✓ Reperibilità fondi (possibilità di accedere a finanziamenti per opere ed interventi con finalità ecologiche)

MAPPA:

