“Traffico a Lecce nel caos: le proposte di Codacons”

“Le scelte amministrative in materia di regolazione dei flussi di mobilità nella città di Lecce, nel concreto, sembrano essere il frutto di scelte tanto estemporanee da risultare poi, se non fallimentari, decisamente poco consone ad affrontare un problema, quello del traffico, che attanaglia la città da decenni.

Sentire poi gli amministratori comunali valorizzare gli ingorghi delle ore di punta come male necessario sull’altare della c.d. mobilità alternativa concretizza in un sol colpo la fallimentare politica amministrativa in materia di traffico e di gestione della mobilità.

Così come rende evidente la ragione per cui a Lecce non si sia mai riusciti ad avviare un confronto serio, costruttivo e sistemico sul problema traffico.

Un problema tecnico non potrà mai avere risposte di natura ideologica che, per definizione, rappresentano punti estremi difficilmente conciliabili.

In città siamo passati da un dibattito sui danni e i vantaggi che le auto in centro portano al commercio cittadino, ad una visione del green che vede nei pericolosi monopattini la nuova frontiera della mobilità alternativa come risposta ad un problema che deve, invece, essere affrontato in modo tecnico.

Il tutto passando per piste ciclabili (così si ostinano a chiamarle) per lo più fantasiose, promiscue su aree pedonali, sui marciapiedi, miste con le corsie preferenziali, sorte dall’oggi al domani con un tratto di vernice e prive per di più di un sistema organico di collegamento.

Il tutto passando per una gestione dei parcheggi attuata più

in una logica economica/commerciale e di inutili inaugurazioni, che poco riguardano un sistema integrato di mobilità urbana.

Il tutto passando per un sistema di trasporto pubblico impantanato intorno al filobus e che risponde più ad una logica egocentrica che ad una reale visione della città, della sua dimensione, della sua mobilità e del suo essere al centro della penisola salentina. Trasporto pubblico urbano, collegato, se così si può dire, ad un trasporto provinciale e regionale che non appare all'altezza della situazione.

Un recente e brillante studio a firma di Davide Stasi, pubblicato sui giornali locali, ha evidenziato come le auto immatricolate nella Provincia di Lecce sono preponderanti sia rispetto al numero di abitanti (con un rapporto di 1 auto ogni 2 persone) sia rispetto ai mezzi di trasporto e di mobilità pubblici.

A questo dato indiscutibile deve aggiungersi la circostanza, che il Codacons sottolinea da oltre dieci anni, che la città di Lecce, con riferimento alla mobilità urbana, si atteggia ad una vera e propria capitale se è vero, come è assolutamente vero, che non solo è la porta obbligata per la direttrice verso il sud Salento (ancora poco intercettata dal Piccolo Raccordo Anulare delle Tangenziali), ma è anche destinataria di moltissima auto in entrata in città con una notevolissima e quotidiana *vis attractiva* sia dalla propria Provincia che da quelle limitrofe di Brindisi e Taranto.

Se non si parte da queste semplici considerazioni il risultato non potrà che essere fallimentare, come gli interventi posti in essere dalla Amministrazione in carica stanno plasticamente dimostrando, evidentemente frutto di una ideologica visione green (che poi green non è per nulla), tutta centrata sulla cinta urbana e priva di una qualunque visione di sistema.

Allo stato l'unica soluzione possibile è azzerare tutto e

ripartire di nuovo con una visione più ampia e di sistema della città e della sua mobilità.

In realtà non dobbiamo inventare nulla di nuovo; Dobbiamo, molto semplicemente, avviare un sistema integrato di mobilità che consideri i parcheggi, i trasporti pubblici, i mezzi di mobilità alternativa e le automobili (unitamente ai grandi mezzi di trasporto) componenti di un unico sistema di mobilità.

Il Codacons di Lecce sono anni che sollecita, inascoltato, un serio intervento di programmazione in materia di traffico; Si sperava in una nuova sensibilità e un nuovo coraggio da parte della Amministrazione Salvemini ma a distanza di oltre un anno dall'insediamento i risultati sono stati decisamente insignificanti e gli interventi largamente discutibili.

Ma come d'abitudine, il Codacons di Lecce non ha mai avanzato critiche se non in modo costruttivo e proponendo se non soluzioni tempi di dibattito con l'auspicio che si possa e si debba avviare una politica di sistema in materia di traffico

Ecco quindi le nostre proposte in materia di viabilità che esponiamo alla città pubblicamente e sulle quali ci aspettiamo un dibattito finalmente serio e costruttivo:

- **All'interno della cerchia della circonvallazione (Viali interni della città)**: eliminazione sulla parte sinistra di tutte le strade degli stalli di parcheggio e loro sostituzione con **piste ciclabili in sede propria** (con tanto di delimitatori, fondo adeguato e illuminazione) su cui poter transitare in bici e monopattini;
- creazione di piste ciclabili in sede propria a sinistra delle carreggiate lungo i viali della circonvallazione ripensamento in questo senso del c.d. viale giardino);
- creazione a raggiera dai viali verso le periferie di piste ciclabili in sede propria (per esempio in direzione area mercatale bisettimanale – stadio – zona

casermette – zona Castromediano – San Cataldo – verso Frigole e Borgo Piave – Ospedale Vito Fazzi) al fine di consentire il raggiungimento agevole di tutte le zone periferiche.

- Eliminazione delle pseudo piste ciclabili sui marciapiedi (che sono pericolose per i ciclisti e per i pedoni).
- Pedonalizzazione dei marciapiedi (sembra strano scriverlo) e creazione di facilitatori alla mobilità non indipendente e per disabili.
- **Regolamentazione dei flussi pedonali** (con adeguate barriere) indirizzandole **sulle strisce pedonali** correttamente predisposte e lontane a norma d codice della strada dalle intersezioni ed adeguatamente illuminate su

    1. Viali della circonvallazione interna per tutta la lunghezza,
    2. Via Trinchese angolo via Nazario Sauro/Piazza Mazzini;
    3. Via XXV Luglio per tutta la lunghezza,
    4. Viale Otranto per tutta la lunghezza
    5. Via Marconi per tutta la lunghezza,
    6. Via Cavallotti – Via San Francesco – Via Garibaldi per tutta la lunghezza
    7. Viale Don Minzoni per tutta la lunghezza

- Creazione della zona di parcheggio rossa ad altissima rotazione in Piazza Mazzini e nelle vicinanze di Piazza Sant’Oronzo;
- Inversione del senso di marcia per autoveicoli sulle seguenti vie:

    1. Via Nazario Sauro nel tratto da Via Trinchese a Via Imperatore Adriano
    2. Via Giacomo Arditi tutta
    3. Via Galliano Maggiore tutta
    4. Via Giuseppe Giusti Tutta

5. Via Monte San Michele tutta.

In tal modo di scioglierebbe il nodo dell'incrocio di Piazza Mazzini (Via Sauro) con Via Trinchese evitando inutili giri all'interno della Piazza.

Fatta la scelta di invertire il senso di marcia sulla corsia interna di Viale Garibaldi – san Francesco e Cavallotti, sarebbe altresì opportuna la creazione di una rotatoria che consenta l'accesso da detta corsia interna a Via Imperatore Adriano (alleggerendo il Flusso veicolare su via di Porcigliano e facilitando l'accesso veicolare nella zona commerciale di Piazza Mazzini).

- Rivoluzione del trasporto pubblico cittadino abbandonando la logica della "circolare" per avviare una logica a raggiera, potenziamento del servizio con nuovi mezzi e con linee che arrivino a ridosso dei comuni di Lizzanello/Merine – Cavallino – Monteroni di Lecce – Sn Cesario – San Pietro in Lama – Lequile – Surbo – Trepuzzi – Novoli.
- Consentire alle società di trasposto pubblico regionale e provinciale (con apposite e specifiche convenzioni) di effettuare fermate cittadine.
- Prevedere la possibilità di parcheggio gratuito all'interno della città solo ed esclusivamente ai residenti che non abbiamo garage o posti auto e solo per le prime autovetture di proprietà.
- Potenziamento dei servizi di sharing per tutte le mobilità alternative e **convenzioni con i titolari di licenze taxi** che consentano una adeguata calmierazione dei prezzi per i cittadini **nella mobilità intraurbana e da e per le marine**.
- Regolamentazione degli accessi dei mezzi pesanti in fasce orarie predeterminate e predisposizione di **area logistica per le merci a nord della città**.
- **Individuazione di aree di parcheggio e interscambio mobilità gomma/gomma – gomma/piede esterna alla zona**

urbana e collegamento delle stesse sia alla rete di piste ciclabili su sede propria sia alla rete di trasporto pubblico con prolungamento notturno degli orari di esercizio.

- Avvio dell'iter amministrativo di predisposizione di multipiano sottoposto per uso parcheggio e zona di interscambio gomma/piede nella zona di piazza libertini (o Piazza Mazzini) o comunque in una zona centrale della città, con identificazione dei percorsi e corridoi di entrata e uscita per le autovetture da e per il parcheggio e solo in seguito predisposizione della ZTL h 24 nella zona centrale della città.
- Predisposizione di sistema integrato informativo sui posti disponibili nei vari parcheggi sparsi per la città
- Agevolazioni all'iniziativa privata tesa alla creazione di stalli privati all'interno della zona urbana di Lecce.

Tali proposte, che possono rappresentare per la città una **adeguata base di discussione**, devono essere complessivamente considerate e devono essere inquadrate in un più complesso ed articolato piano che ne verifichi la fattibilità a 360 gradi, integrandole con il ribaltamento della stazione e con il potenziamento dei collegamenti con la stazione ferroviaria, con quella aeroportuale e con il sistema Salento in bus.

Fondamentale, in questo contesto, è inoltre la gestione tariffaria degli stalli che deve essere ripensata ed attuata non solo in termini puramente economici e finanziari ma come importante leva per la gestione della mobilità cittadina."