

A proposito delle future corsie Brt in corso Gelone, intervento dell'architetto Spinoccia

Ospitiamo un intervento dell'affermato architetto siracusano Giuseppe Spinoccia sulle future corsie per il BUs Rapid Transit (Brt) in corso Gelone, a Siracusa.

“Nei media locali si è letto che non si farà più la pista ciclabile in Corso Gelone e che sarà ‘traslata’ verso est, cioè sulla via del Santuario, via Mauceri e via Ierone I°. E già in questi giorni effettivamente sono iniziati i lavori con le prime inevitabili contestazioni per i tanti parcheggi eliminati.

La Regione Sicilia che ha finanziato la realizzazione delle ciclabili a Siracusa, ha approvato la variante presentata dal Comune di Siracusa che per non modificare l'attuale sede stradale dell'arteria commerciale di Corso Gelone con la realizzazione di corsie ciclabili, ha da un lato riconosciuto la necessità di 'non toccare' l'attuale assetto viario dell'importante viabilità già ad alta densità residenziale; ma dall'altro 'dimentica' che sempre sulla medesima arteria, è stata prevista con la suddetta variante, una doppia e ben più larga corsia 'BRT', riservata cioè esclusivamente al Bus Rapid Transit: corsie preferenziali dedicate agli autobus, per velocizzare il trasporto pubblico e quindi rendere quest'ultimo più efficiente e quindi appetibile all'utilizzo. In questa comunicazione è stato appena accennato che in conseguenza, si andranno a perdere i parcheggi sui due lati di corso Gelone.

Tra l'altro queste future due corsie 'BRT' sono state previste

solo nel tratto che da viale Teracati angolo viale Teocrito, scende verso Corso Gelone ma tuttavia senza farle proseguire sulla via Catania a sud o sul viale Teracati a nord. Secondo questa 'articolata logica' i Bus che vanno verso sud e viceversa, possono anche andare piano fino al semaforo di viale Teocrito, poi 'sfrecciano velocissimi' su Corso Gelone.. ma ritornano ad essere 'lumache' da via Catania in poi, perché la preziosa corsia BRT è terminata in quanto non più prevista dalla variante.

E' lecito chiedersi se nella scelta progettuale operata di 'occupare' gran parte della sede stradale in Corso Gelone per esclusive corsie di 'BRT', sia stato mai valutato che tutto ciò avrebbe portato inevitabilmente all'eliminazione delle due esistenti fasce di sosta per le autovetture, sia a sinistra che a destra del Corso Gelone? E se sì, qual è la soluzione per i cittadini residenti e non? Forse si pensa di eliminare gli attuali marciapiedi per mantenere gli stessi posti auto?

Mi rendo conto che la logica è quella di spingere a prendere l'autobus velocizzando il tratto di Corso Gelone, ma subito prima e subito dopo che faranno quando i bus torneranno ad essere 'lumache' e quindi purtroppo non più appetibili?

Tutto questo non incentiva la gente a prendere l'autobus perché non è una scelta risolutiva e chiara, ma lasciata nel vago ed a pezzettini.

Giornalmente su Corso Gelone insistono almeno 150 – 170 posti auto, che di volta in volta utilizzano sia i tanti residenti, che gli impiegati pubblici ed i fruitori ad esempio di Asl ed Inps, che i vari clienti ed autotrasportatori che ad ogni ora consegnano merce nelle innumerevoli attività commerciali, che insistono sull'arteria centrale. E senza considerare i tanti posti auto già oggi destinati in uso esclusivo ai disabili o alle forze di polizia.

Dove potranno parcheggiare i siracusani che al momento utilizzano questi 150-170 posti auto? Non mi si venga a dire

con voce di chi sa il fatto suo... ma vive un'altra realtà... nei parcheggi scambiatori pubblici previsti! E dove sono stati previsti? Gli unici posti per parcheggiare che si conoscono nelle vicinanze sono: il parcheggio di Piazza Adda (già sempre saturo di suo), il sempre nominato parcheggio di Via Von Platen e tutte le strette vie della zona Neapolis-Borgata, zone già ad alta densità abitativa.

Ma un disabile che ad esempio abita in Corso Gelone basso, dovrà in futuro lasciare la propria autovettura in piazza Adda, cioè a mille metri da percorrere in carrozzella? O dovrà lasciare la propria autovettura nel parcheggio di Via Von Platen e cioè a 2 chilometri? O forse conviene andare al parcheggio Talete in Ortigia, che è già più vicino?

Quali soluzioni sono state pensate ? È giusto saperle prima che inizino i lavori per la realizzazione delle BRT.

Così come per le ciclabili, le BRT non possono andare a scapito della viabilità esistente, già appena sufficiente di suo. Non si possono realizzare tecnicamente per le ristrette larghezze stradali di corso Gelone e viale Teracati, sia il passaggio di autovetture, sia i marciapiedi, sia i parcheggi per le auto e sia le corsie 'BRT'. La dimensione della sede stradale non lo consente contemporaneamente.

Oppure forse si è pensato di eliminare l'intera viabilità privata che passa oggi su Corso Gelone, traslandola sulle vie parallele tipo Viale Luigi Cadorna o via Tevere? E magari – perché no – dopo aver tolto per sempre il transito delle autovetture in Corso Gelone, realizzare un grande spazio verde centrale? Magari con una striscia di parcheggi per i residenti e le attività commerciali. Ma questo è forse fantasia ?