



**ASSOCIAZIONE
"LIBERO COMITATO CITTADINO"**

**PROPOSTE PER IL
PIANO DELLA SOSTA**

INTRODUZIONE

La città di Viareggio per suo sviluppo naturale non è una città storica e pertanto non è afflitta dai problemi caratteristici delle città medievali, composte per lo più da strette stradine che mal si prestano al traffico automobilistico. La giovane età di Viareggio consente pertanto di poter disporre di strade sicuramente più larghe e confortevoli. Per questo motivo, in considerazione anche delle dimensioni contenute della città, non è mai stato pensato un vero Piano della Sosta capace di dare quel giusto equilibrio fra chi abita nel centro città e chi nel centro ci lavora o desidera fare semplicemente un pò di shopping. Tranne che in Via Battisti e nella zona del mercato di Piazza Cavour, ogni zona della città era accessibile con le auto senza alcuna limitazione (efficace l'esempio di chi parcheggiava l'auto di fronte al supermercato Dico di Via Zanardelli, in pieno centro città). Negli anni scorsi si sono susseguiti vari progetti mai messi in atto e finalmente, nel gennaio 2008 il Piano della Sosta previsto e progettato dall'ex Assessore alla Mobilità Di Fonzo, ha preso il via fra mille difficoltà, proroghe, ritardi e rinvii.

Quello che salta subito agli occhi non è la volontà di risolvere i problemi di parcheggio e di inquinamento del centro, ma è evidente invece l'estremo tentativo di fare cassa forse anche per cercare di dare respiro allo spaventoso debito che grava sulle casse Comunali. Non sono stati contattati i cittadini del centro, le imprese, i negozi, tutti quelli che in un modo o nell'altro sono direttamente interessati alla vicenda. Tutti questi signori hanno solo preso atto di ciò che è stato deciso, costringendoli a fare ore di coda sulla strada, palesando tutta la disorganizzazione dell'Amministrazione per una decisione non ancora matura, per staccare un abbonamento mensile che costituisce un ulteriore aggravio di spesa per le famiglie.

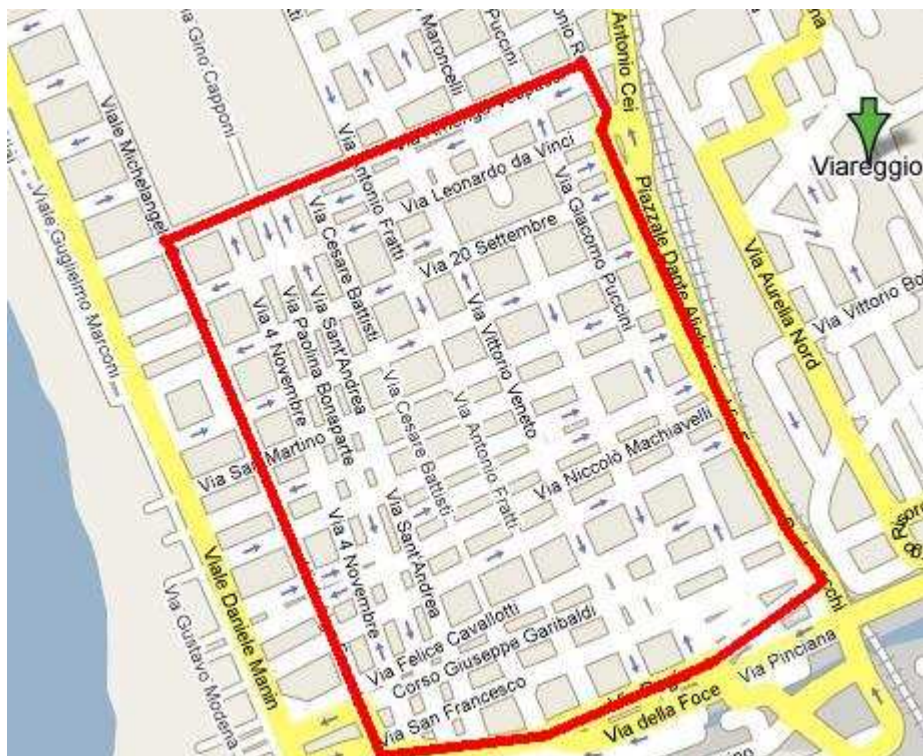
Il Libero Comitato Cittadino ritiene fondamentale la presenza di un Piano della Sosta per ridurre veramente i livelli di inquinamento della città che, pur essendo di dimensioni limitate, dimostra di saper competere alla grande con i grandi centri urbani. Le rilevazioni della centralina di Via Maroncelli confermano che a seguito dell'attivazione del Piano non si sono avuti quei miglioramenti della qualità dell'aria.

Pertanto i problemi maggiori di questo Piano della Sosta si basano su due concetti:

- 1) Nella migliore tradizione della passata Amministrazione, tutto si è deciso nelle segrete stanze senza chiedere il parere degli abitanti, trincerandosi dietro la banale giustificazione che *tutto quello che non funzionerà si cambierà in corso d'opera*;
- 2) E' fallito il tentativo di far credere ai viareggini che il Piano della Sosta doveva servire a ridurre l'inquinamento, mentre è parere comune che il progetto sia nato solo per fare cassa.

IL CENTRO CITTÀ

- Istituire una ZTL compresa fra le vie: Burlamacchi a est, Vespucci a nord, Foscolo/Buonarroti a ovest e Regia a sud, ESCLUSE! Il tratto di Via Vespucci fra Via Fratti e Via Rosmini è già oggi chiuso ai non residenti.



- All'interno della ZTL si prevede la sosta a pagamento su un solo lato se la via è giudicata troppo stretta (es. Via IV Novembre) oppure su entrambi i lati, di cui uno a parcheggio libero se la via è

più larga.

- Si intende “via stretta” quando il parcheggio su entrambi i lati della strada costringe le auto a salire sui marciapiedi.
- La ZTL è liberamente accessibile solo per i residenti, nessun altro vi può accedere con l'auto senza i dovuti permessi e le dovute autorizzazioni.
- Parcheggio gratuito per gli abitanti delle vie interessate al Piano, comprese quelle di confine.
- Le zone devono essere abolite, non siamo una metropoli dove ogni quartiere rappresenta una mini città.
- I motorini vi possono accedere liberamente parcheggiando solo ed esclusivamente negli spazi loro assegnati e che dovranno essere in numero adeguato prevedendo anche un aumento degli stessi se impossibilitati ad entrare nella ZTL con l'auto.
- I permessi speciali per alcune categorie, per le quali è previsto l'accesso alla ZTL senza pagare il parcheggio:
 1. Proprietari di uffici e attività commerciali di qualunque tipo;
 2. Una auto ogni 3 dipendenti di attività commerciali: questo deve spingere i dipendenti stessi a organizzarsi per arrivare insieme a lavoro. Eccezioni solo per eventuali turni di lavoro incompatibili con tale metodo. Il Comune di Viareggio ha tra le sue fila un Mobility Manager, il cui compito è proprio quello di incoraggiare e organizzare mezzi di trasporto privato con più persone possibili da trasportare.
 3. Genitori dei bambini che studiano nelle scuole presenti nell'area del Piano della Sosta: possono sostare in zone attrezzate di fronte alle scuole solo negli orari di ingresso e di uscita dei ragazzi.
 4. Persone con disabilità fisiche.
- Il servizio di Polizia Municipale e degli Ausiliari del Traffico controlleranno la validità dei permessi con un apposito dispositivo che, collegandosi a un computer centrale, rileva le targhe autorizzate. Si aboliscono pertanto i contrassegni.
- Esternamente alla ZTL i parcheggi restano per metà liberi e per metà a pagamento nelle seguenti vie: Via Manin, Viale Carducci, Via Foscolo, Via Buonarroti (da Piazza Mazzini a Via Vespucci), Via Vespucci (da Viale Carducci a Via Fratti), Via Burlamacchi e Piazza

Dante, Piazza D'Azeglio, Via Regia e tutte le traverse dei viali a mare.

- All'interno della ZTL si possono utilizzare anche i futuri parcheggi dell'ex gasometro.
- Esternamente a tutte queste zone, il parcheggio è libero.

INCENTIVI

La parte più interessante del Piano proposto dal Libero Comitato Cittadino è l'incentivo a non inquinare. Sappiamo benissimo che nonostante i buoni propositi e le buone intenzioni, le auto non si possono fermare per sempre e soprattutto i livelli di inquinamento rimarranno pressoché inalterati in città dato che chi non può parcheggiare in centro lo farà altrove. Nella ZTL pertanto possono accedere liberamente anche i mezzi cosiddetti ecologici, come gli elettrici e a metano. Come incrementare il parco macchine a metano? Il Comune di Viareggio, ricercando finanziamenti pubblici (anche dalla Comunità Europea) garantisce incentivi economici a chi decide di dotare la propria auto di un impianto a metano. Possono usufruire del finanziamento comunale gli abitanti nel Comune di Viareggio, compresi quelli che abitano nella ZTL. Gli autorizzati pertanto possono accedere al centro storico della città pagando poi il relativo parcheggio se non riescono a trovarlo gratis. Il Comune dovrà spingere fortemente per dare questo cambio di rotta importante per la città e inoltre dovrà attivarsi affinché i distributori in città consentano quanto prima di dare la possibilità di rifornirsi di gas.

PARCHEGGI SCAMBIATORI E NAVETTE

- I parcheggi scambiatori presenti attualmente non sono senz'altro sufficienti a sopportare il carico di traffico presente in città ed è uno dei motivi per cui questo Piano della Sosta è partito zoppo. Si possono prevedere parcheggi, anche sotterranei, nelle periferie della città, di fianco all'uscita dell'autostrada di concerto col

comune di Camaiore dato che il territorio comunale viareggino non offre molti spazi alla causa.

- Altri parcheggi utili risultano essere: 1) PAM di Largo Risorgimento; 2) la zona lungo Viale Tobino, fra la via stessa e la Gora di Stiava; 3) l'immenso spazio offerto dal parcheggio della Cittadella, prevedendo l'accesso diretto dalla nuova doppia rotonda sulla Fossa dell'Abate.
- Il trasporto delle persone verso la città avviene con piccoli bus navetta a metano (stile centro storico di Lucca) che devono svolgere solo il compito di bus navetta. Oggi le linee di trasporto pubblico viareggine non sono sicuramente state progettate per consentire un veloce spostamento dai quartieri periferici ai punti più importanti della città, dato che spesso per fare pochi chilometri gli autobus sono costretti a seguire traiettorie impossibili solo perché devono obbligatoriamente transitare dai parcheggi scambiatori e dai capolinea. Le due tipologie di trasporto devono essere differenti.
- Il bus navetta è a pagamento, per esempio un euro al giorno che consente poi di spostarsi su tutti i mezzi della città. Per gli abbonamenti possono essere stipulati accordi che prevedono una quota mensile di 10-15 euro.
- La frequenza di passaggio dei bus navetta deve essere continua, non si devono attendere più di 3-4 minuti nelle ore di punta e più di 6-7 nelle altre fasi della giornata.
- Gli orari dovranno garantire un accesso al parcheggio anche nelle ore serali, fino alle 21:30 e nei fine settimana anche più tardi.
- L'unico parcheggio accessibile a tutti rimane quello di Piazza Nieri e Paolini che si trova proprio al confine della ZTL.

BICICLETTE E PISTE CICLABILI

- Aumentare il numero delle famose biciclette arancioni, prevedendo piste ciclabili fin dai parcheggi scambiatori. La procedura di utilizzo dovrà essere semplificata con l'aiuto di tecnologie elettroniche che consentono di poter usare il mezzo parcheggiandolo dove si vuole e non solo nell'esatto parcheggio

dove è stata presa.

- Ad ogni incrocio del centro cittadino interessato dalla ZTL devono essere previsti adeguati stalli per le biciclette.
- Le piste ciclabili all'interno della ZTL (e ai margini) rimangono senza dubbio quelle di Via Fratti, della Passeggiata e di Via Vespucci. In centro città non è semplice poter attrezzare altre piste sulle vie carrabili soprattutto per la ristrettezza delle carreggiate. Le uniche vie che si prestano ad essere usate anche come piste ciclabili sono l'intera Via Mazzini e il tratto di Via Verdi fra la Passeggiata e il Mercato. In entrambi i casi si toglie una fila di parcheggi.
- Le altre vie ovviamente restano percorribili in bicicletta ma senza la corsia loro assegnata.
- Le piste del centro città dovranno essere opportunamente collegate al resto della città e ai parcheggi scambiatori esistenti e futuri.

PROPOSTE ACCESSORIE

- Data l'imminente apertura del nuovo sottopasso ferroviario alla stazione di Viareggio che consentirà l'accesso alla stazione direttamente dalla Migliarina, dovrebbe essere incoraggiato il parcheggio nella zona per proseguire poi a piedi.
- Spingere per la riapertura della fondamentale stazione di Viareggio Scalo che risulterebbe utilissima per tutti gli utenti che da Viareggio raggiungono Pisa (tantissimi!) e Lucca e per i viaggiatori diretti in Darsena che così hanno una possibilità concreta di poter raggiungere la destinazione senza transitare dalla stazione centrale.

APPLICAZIONE DI QUESTO PIANO

Chiaramente l'approvazione di questo piano non può avvenire in tempi rapidi e, anzi, è auspicabile che si proceda per gradi prima di arrivare a

regime. All'inizio si potrebbe lasciare libero accesso al centro città disponendo i parcheggi (liberi e a pagamento) così come già disposto nel capitolo “Centro Città”. Successivamente alla costruzione di ulteriori parcheggi scambiatori e con l'ausilio di navette, si può procedere alla chiusura del centro, disponibile al transito solo ai residenti. Nel frattempo può partire la fase di incentivazione all'uso del metano per dare alla cittadinanza tutto il tempo (e la voglia) di voler cambiare.