

## **Movimento Ciclopica**

### **Osservazioni al Piano Urbano Generale del Traffico per il Comune di Milazzo**

*Documento preliminare*

Nel mese di Aprile 2013 è stata resa disponibile la stesura definitiva del P.U.G.T. redatta da professionista di Perugia incaricato dall'Amministrazione Comunale riprendendo incarico già affidato allo stesso da precedente Amministrazione (con a capo il medesimo Sindaco) nell'anno 1996. Ai cittadini è consentita la visione dello stesso onde elaborare osservazioni/opposizioni in merito. In tal senso si è elaborato quanto segue.

Il P.U.G.T. è materialmente costituito da una relazione descrittiva, due allegati relativi ai rilievi del traffico e delle soste, ed alcune tavole riepilogative degli interventi descritti in relazione. L'approccio per la rielaborazione del traffico cittadino è partito dall'analisi numerica dei flussi veicolari in diversi punti delle vie della città. Poiché questo incarico prosegue quello del 1996, il progettista ha potuto effettuare anche dei confronti tra i rilievi del traffico a circa 17 anni di distanza. La differenza sostanziale tra le due situazioni di rilievo è la presenza dell'Asse Viario. Da una veloce analisi, facilitata dalle tabelle di raffronto, non si evincono grandi incrementi del traffico, ma anzi alcuni miglioramenti in alcune situazioni, sintomo che già la situazione era di saturazione nel 1996.

Il dato che spicca è che vi sono delle ore di punta coincidenti con gli orari di apertura e chiusura delle attività commerciali, e questo trova riscontro nella quotidianità di ognuno di noi.

**I dati salienti del Piano possono essere riassunti nei seguenti punti (*in corsivo i commenti di Ciclopica*):**

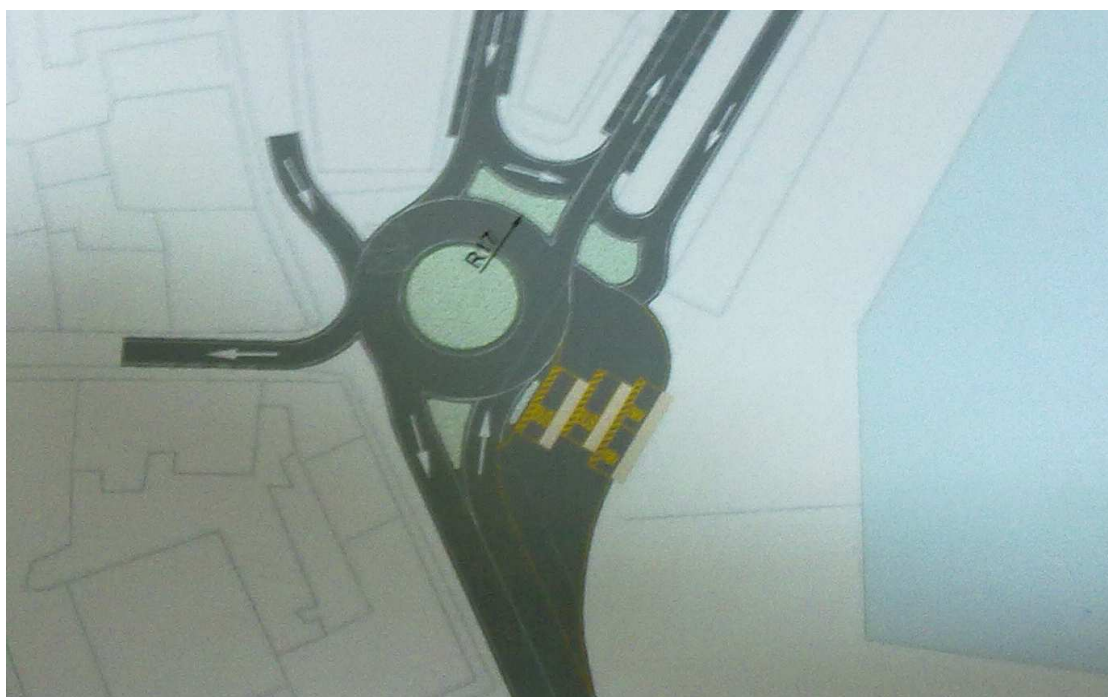
- 1) "Miglioramento del collegamento con il porto dal lungomare sud". *Non sono previsti interventi specifici. In realtà la zona è già adeguatamente collegata con il porto, ma attualmente vi è un collo di bottiglia costituito dal lento deflusso dei veicoli sulla via XX luglio adiacente il porto stesso.*
- 2) "Inversione via Tenente Minniti e interdizione via Birago per il porto". *Questo intervento plausibile sposterebbe il collo di bottiglia sulla via XX luglio di un isolato. In aggiunta si potrebbe interdire sulla via Minniti il traffico pesante e permettere l'accesso al porto dalla P.zza Sacro Cuore.*



3) “Cambi direzione di marcia del centro storico”. Riassunti nell’immagine seguente.



- 4) “Convogliare traffico per asse viario su via Regis e non via S.Giovanni”. È necessario trovare soluzione alternativa. La via Regis è uno dei tratti più saturi della città, in quanto principale via d’uscita dal centro. Il nodo di piazza Nastasi è di fondamentale importanza, ma non è stato adeguatamente valutato in questo piano.
- 5) “Rotatoria Largo dei Mille”. Altro nodo cruciale che segna l’ingresso del centro storico. Il terminal degli autobus e degli alicofa crea situazioni di intasamento concentrati in diversi momenti della giornata, particolarmente nel periodo estivo. La rotatoria proposta mette in regola e in ordine una situazione difatti già applicata “abusivamente”

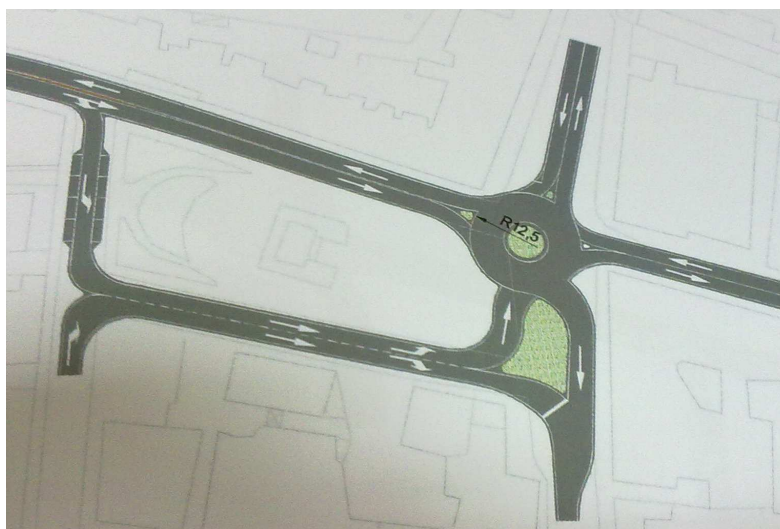


- 6) “Doppio senso via Pistorio per avere continuità doppio senso con via C. Colombo”. Necessaria per permettere attraversamento trasversale levante-ponente e viceversa.
- 7) “Asse viario da convogliare su via Minniti”. Come già evidenziato prima, la soluzione può essere adottata ma deviando il traffico pesante verso piazza S.Cuore e da lì sul porto.
- 8) “Rotatoria Largo dei Mille con inversione corsia parcheggio”. Come già esposto al punto “5”, tale rotatoria andrebbe a regolarizzare flussi abusivi, ma ancora meglio l’inversione del verso di marcia nella zona portuale permetterebbe una più funzionale ricerca del parcheggio senza dover ripercorrere la via Piraino fino a Largo dei Mille.





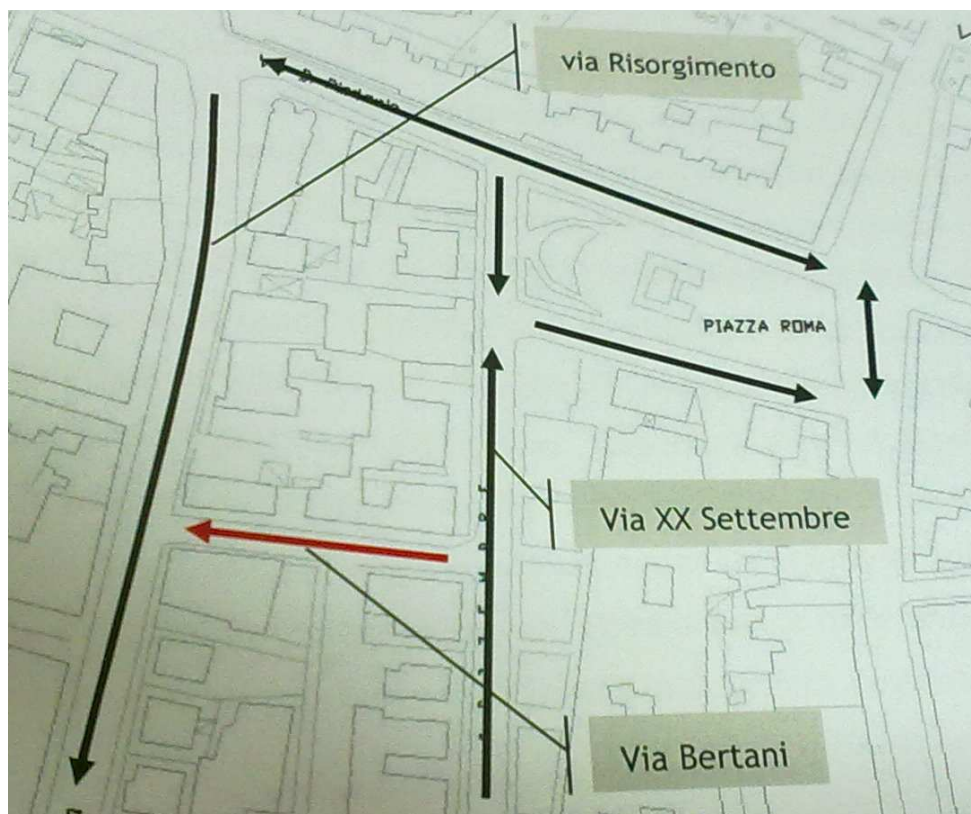
- 9) “Rotatoria piazza Roma”. Punto di smistamento tra il nuovo asse primario trasversale e la salita per il capo e la via Umberto. *In realtà la rotatoria è già esistente ed è costituita dalla Piazza Roma. Con questo intervento, cioè la realizzazione di una rotatoria ex-novo, va modificata la piazza di recente realizzazione e risparmiano coloro che, scendendo dal Capo, possono immettersi direttamente in via Umberto senza il giro attorno a Piazza Roma. Il difetto è che chi giunge da via XX settembre, per andare a S. Papino/Tono, deve passare dalla nuova rotatoria.*



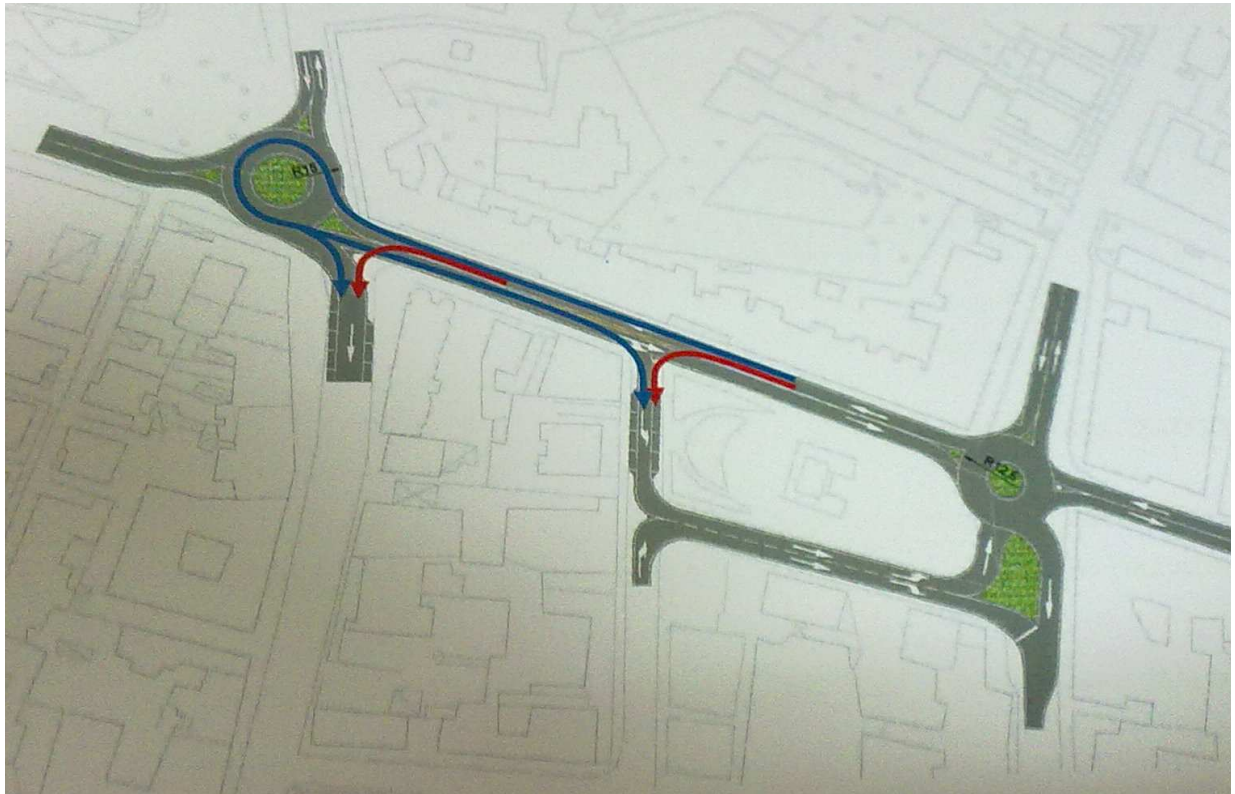
10) “Rotatoria San Papino”. *Intervento necessario per lo smistamento del traffico tra asse ponente-levante e Tono-via Risorgimento. Anche in questo caso viene modificata la piazza esistente*



11) “Inversione via Bertani”. *Unitamente all’istituzione del doppio senso di circolazione dell’ultimo tratto di via Risorgimento fino a Piazza S. Papino, il traffico da via XX Settembre potrebbe giungere a Piazza S. Papino senza passare da Piazza Roma.*



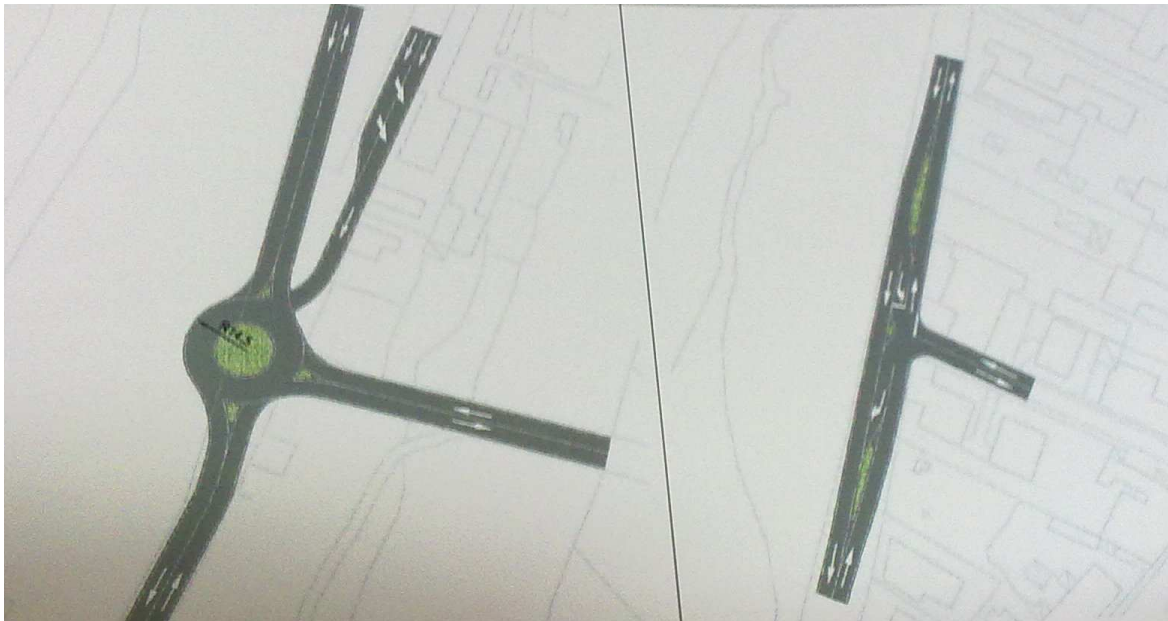




12) “Inversione via Migliavacca e inserimento semafori”. *Se si inseriscono i semafori, tanto vale istituire il doppio senso di circolazione.*



13) “Rotatoria svincolo ponente”. *Intervento valido di regolamentazione dell’intersezione*

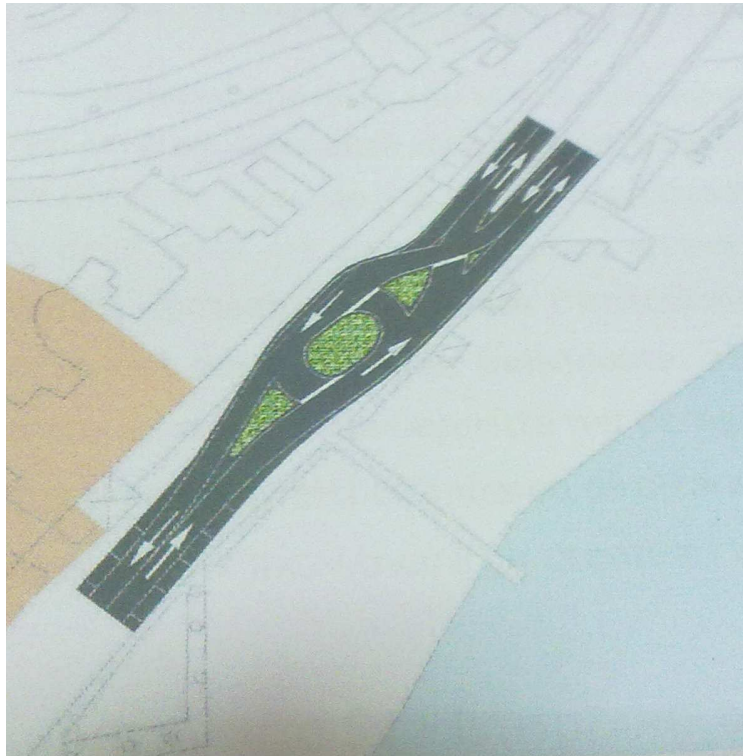


14) “Ottimizzazione del nodo San Giovanni sull’asse viario”. *Negli orari di punta si creano ingorghi da metropoli dovuti alla presenza di scuole. Il nodo trarrebbe beneficio dalla realizzazione delle cosiddette “vie di fuga” verso ponente (già in programma di realizzazione con tanto di variante al PRG) che snellirebbero il traffico diretto sull’asse viario per entrare in città. Quest’intervento sarebbe prioritario.*

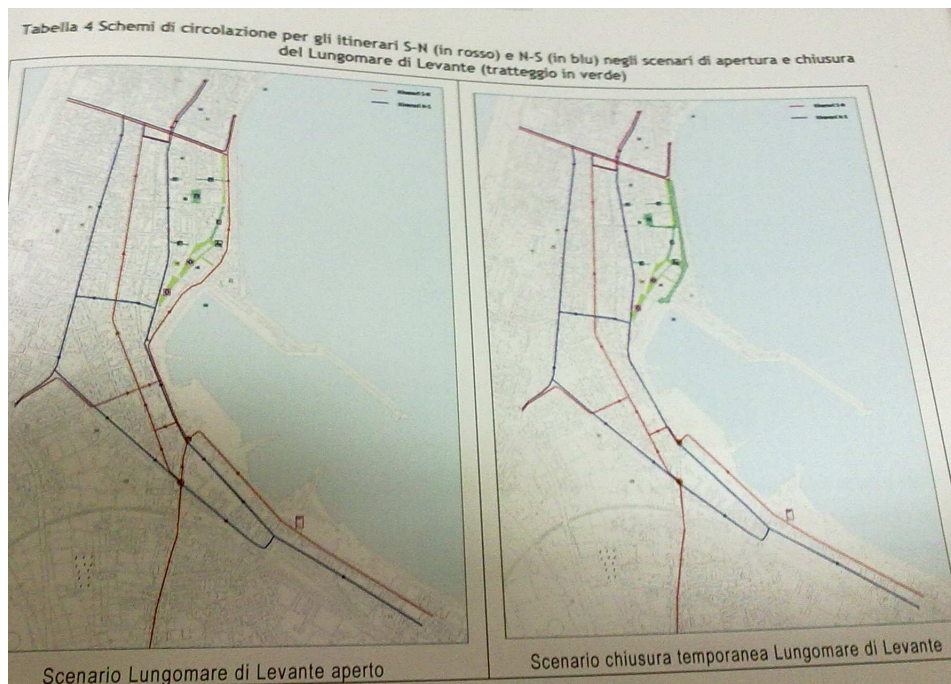
15) “ZTL Castello per i residenti”. *Non si intravede alternativa, ma dovrebbe essere lasciato libero accesso anche a biciclette ed ai veicoli elettrici.*







16) “Zone pedonali temporanee a Levante”. *Valida scelta se accompagnata da adeguata segnaletica e servizi di accompagnamento. Libertà di accesso a biciclette nelle zone pedonali su sede stradale. Sarebbe auspicabile una più radicale chiusura del centro cittadino (ad esempio uscita obbligatoria ponente da asse viario) ai non residenti per ridurre traffico nei giorni festivi.*





- 17) “Parcheggio multipiano in via Impallomeni”. *Da valutare approfonditamente l’opportunità di realizzazione.*
- 18) “Parcheggi via Bixio”. *Area a parcheggio dell’Autorità Portuale molto valida se accompagnata da servizi di accompagnamento.*
- 19) “Parcheggi Ponente”. *Idem come sopra*
- 20) “Rilevamento parcheggi ex Montecatini da Centro Commerciale”. *Idem come sopra*
- 21) “Restringimento Marina Garibaldi”. *Restringimento da non realizzarsi con interventi irreversibili (muretti e quant’altro)*
- 22) “Istituzione navette”. *Fondamentali per decongestionare il centro, ma gratuite, elettriche e frequenti.*
- 23) “Aree pedonali al centro”. *Nell’ottica di una città più vivibile.*



24) “Piste ciclabili – richiede piano particolareggiato apposito”. *Questo dovrebbe essere il punto numero 1. Prevedere non tanto sedi apposite per la percorrenza, ma servizi adatti come aree di sosta specifiche con rastrelliere.*



25) “Bike sharing”. *Stazioni da adottarsi nelle aree di sosta e libero accesso alle aree pedonali.*

26) “Percorsi pedonali di accesso Castello”. *Richiede approfondimento.*

## **Conclusioni e Proposte**

Riepilogando, il piano proposto dall'Amministrazione, benché redatto in maniera professionale, si basa maggiormente su un'analisi numerica che sull'esperienza di utilizzo che potrebbero avere gli utenti del luogo. Basta chiedere qualche opinione casuale per ottenere suggerimenti che nel Piano non sono stati considerati. L'analisi si limita al centro urbano, ma esistono alcune criticità anche sulla viabilità extraurbana della Piana.

Premesso che l'impostazione politica del Piano è "abbiamo questo traffico, gestiamolo al meglio", sarebbe invece auspicabile chiedersi "come riusciamo a ridurre questo traffico?". Quindi una campagna di sensibilizzazione ad un uso responsabile dei mezzi privati, rilanciando l'uso della bicicletta e dei mezzi pubblici. A proposito dei mezzi pubblici, per la mentalità "parsimoniosa" che ci contraddistingue, sarebbe opportuno che fossero gratuiti. Chi osservasse che non è possibile mantenerli, non nota che gli autobus cittadini sono sempre quasi vuoti. Tanto vale incentivarne l'uso gratuito oppure è necessario dimostrare ai cittadini che l'utilizzo dei mezzi pubblici è effettivamente conveniente. Per le biciclette, non basta disporre dei percorsi panoramici. È più utile avere rastrelliere ogni 10 stalli per auto, perché altrimenti la bici la lasci sul marciapiede.

Ridotto il traffico, bisogna chiedersi cosa fare per ottimizzare la circolazione stradale. Gli interventi proposti dal Piano sono in gran parte accettabili, magari con piccoli correttivi in fase di progettazione esecutiva, ma alcuni punti fondamentali non sono stati risolti adeguatamente o per niente. Di seguito alcune proposte di cui alcune compatibili con quanto già previsto dal piano.

### **Analisi dei flussi.**

Tralasciamo i dati numerici. A Milazzo, i Milazzesi lo sanno, esistono specifici flussi di traffico in entrata ed uscita facilmente individuabili. Le porte della Città sono altrettanto note: Asse viario (provenienza Autostrada e Piana), via Tonnara/Acqueviole (provenienza Archi Giammoro), Via S. Paolino (provenienza Piana), Lungomare di Ponente (provenienza Piana e Barcellona P.G.). Ad ognuna di queste sono associabili degli scenari di utilizzo partendo dai quali bisogna ottimizzare i percorsi con lo scopo di ridurre l'intasamento del centro congestionato. Per chi entra a Milazzo vi possono essere delle destinazioni tipiche che possono essere riassunte nelle seguenti: Centro storico (Marina, via G. Medici, via C. Borgia, via Piratino, ecc.), Centro residenziale (via G. Rizzo, via XX settembre, via Risorgimento), Borgo/Capo, Tono, Vaccarella/Panoramica. I nuovi flussi individuati dal Piano corrispondono pressoché a quelli esistenti senza determinare alcuna variazione sostanziale. Il timore è che i colli di bottiglia vengano spostati solo di qualche isolato. Di seguito alcune proposte per ovviare ai colli di bottiglia individuati a piazza Nastasi e a Piazza Roma, nonché ottimizzazione dei flussi da e per l'asse viario.



### **Proposta 1: Nodo di Piazza Nastasi.**

L'intersezione tra via Regis e via G. Rizzo è un collo di bottiglia. La proposta sarebbe di deviare il flusso della via Regis sulla via Ten. La Rosa invertendone il senso di marcia a monte della via XX settembre. Inoltre, introducendo il doppio senso nella via Regis nel tratto compreso tra la piazza Nastasi e p.zza Europa si accede alla via Gen. del Bono senza passare da via G. Rizzo. Intervento al solo costo della segnaletica.

### **Proposta 2: Doppio senso Via Veneto da via Cap. M. Scala fino a p.zza Europa.**

In questo modo il flusso proveniente dall'asse viario, ma diretto al Capo e o al Tono, può raggiungere ponente tramite via Regis o la via XX settembre tramite "rotatoria" piazza Nastasi. Intervento al solo costo della segnaletica.

### **Proposta 3: Inversione di marcia di via S. Giovanni ,via Brigiani, via E. Celi.**

Con queste variazioni la via San Giovanni diventerebbe strada di ingresso direttamente convogliante sulla rotatoria di Largo dei Mille, e contemporaneamente la via Brigiani diventerebbe strada di uscita che convoglia tramite via Cap. M. Scala alla rotatoria di p.zza XXV aprile e quindi all'asse viario.



**Proposta 4: Istituzione doppio senso di marcia del tratto di via Risorgimento da via Bertani a P.zza San Papino.**

In questo modo, chi percorre la via XX settembre per recarsi al Tono o Ponente, non deve passare necessariamente da Piazza Roma. Intervento al solo costo della segnaletica.

