



Oltre la metro, spendere senza amministrare

Nov

13

Problemi in via di soluzione e prospettive quasi rosee: questo il quadro disegnato dai relatori all'incontro sulla mobilità a Catania, **"Oltre la metro"**, organizzato da **CittàInsieme** e moderato da Mirko Viola.

Ma è proprio così?

Indiscussa l'autorevolezza dei **relatori**, dal direttore generale della Ferrovia Circumetnea Salvatore Fiore a Giacomo Bellavia presidente dell'AMT, agli assessori ai Trasporti, Marco Falcone in Regione e Giuseppe Arcidiacono in Comune, tutti chiamati in causa con domande centrate da Claudio Abramo di CittàInsieme, e da Amedeo Paladino e Roberto Lentini di **Mobilita.org**.

Tutti d'accordo sul fatto che parlare di trasporti significa parlare di qualità della vita, ma i catanesi non hanno bisogno di ritrovarsi **ultimi nelle classifiche nazionali** per sapere che la loro città, quanto a servizi, è proprio messa male.

La vera novità cittadina degli ultimi anni è la crescita della **metropolitana**, sempre più utilizzata dai catanesi sebbene non raggiunga più il porto e sfiori soltanto la stazione costringendo gli utenti ad attraversare la piazza con bagagli al seguito. In compenso il percorso si è allungato, per adesso fino a piazza Stesicoro da una parte e oltre la cittadella universitaria dall'altra, in prospettiva fino a Misterbianco ad ovest e all'Aeroporto a sud.

In prospettiva, appunto, perchè i problemi non saranno tecnici ma amministrativi, come ha detto Fiore, ma le difficoltà che attraversa la ditta fanno sì che i **lavori** siano pressochè **bloccati** e il transito della circonvallazione rallentato.



Perchè dovrebbe allora entusiasmarci la notizia dell'arrivo di **nuovi treni ultramoderni** al posto degli attuali ormai 'attardati'? Migliorerà in concreto il servizio o sono solo altri soldi da spendere all'interno dei **giri di interessi** che non hanno nessuna ricaduta positiva per gli utenti?

In attesa che la metro garantisca il collegamento con le nuove destinazioni, ampie parti della città restano comunque fuori dal suo circuito e continueranno ad essere servite solo dai **bus dell'AMT**. Ad esempio l'area del viale Mario Rapisardi.

Un servizio veloce per queste zone, ha detto il presidente Bellavia, può essere assicurato solo da una linea **BRT**. Una possibilità già presa in considerazione in passato e mai realizzata, anche perchè non è – e non sarà – facile organizzare il passaggio di un Bus Rapid Transit, con relativi cordoli, nel caos incontrollato di quest'area cittadina.

Ci accontenteremmo del passaggio regolare di autobus 'normali' che vengono invece **attesi per ore** invitando di fatto i cittadini ad utilizzare l'auto privata, con relativo peggioramento della congestione del traffico. Il cane che si morde la coda.

Bellavia fornisce i numeri, sono **in circolazione solo 110 mezzi** rispetto ai 200 degli anni addietro.

Sono nuovi e rosso fiammante e si potrebbe arrivare a metterne in strada 140, ma "abbiamo un contratto di servizio" che non ci permette di fare di più. Per offrire un servizio migliore l'Amt sta provvedendo ad **accorpate e rimodulare le linee**, oltre che razionalizzare gli orari.

Insomma, 'stiamo lavorando per voi', ma non sappiamo quanto tempo ci vorrà per completare l'opera e quali saranno i risultati.

I limiti del **contratto di servizio** riguardano anche i chilometri che i bus dell'Amt possono percorrere, anche questi ridotti rispetto al passato. Visto che la Regione paga sulla base del chilometraggio effettuato, "fate più chilometri e avrete di più", dice Falcone, ma intanto il contratto di servizio vincola **al ribasso** e ci sono comunque di mezzo le difficoltà finanziarie del Comune. Un altro cane che si morde la coda?

Ci sono poi le risposte sfuggenti, ad esempio sulla **fusione tra Amt e Sostare**, motivata con un generico "se ne sentiva il bisogno"...

Eppure il problema della sosta non è secondario. I **parcheggi nelle aree del centro** e ancora più le tariffe agevolate, di recente anche quelle concesse ai dipendenti dell'ospedale Garibaldi Centro, sono di fatto degli **inviti ad usare l'auto privata** e ad intasare il traffico, che poi rende critica la qualità dell'aria. Non a caso Legambiente ne ha chiesto conto ad Arcidiacono.

Inutilmente l'assessore si è vantato della **pedonalizzazioni** di piazza Dante e piazza Duca di Genova, e ne ha annunciate di future, ad esempio piazza Manganelli. La domanda sul mancato controllo delle zone pedonali già esistenti era inevitabile, e rispondere con 'adesso arrivano le telecamere' fa quasi sorridere.



Altro punto dolente, quello delle **piste ciclabili**, richieste da Legambiente e altre associazioni non solo come spazi ludici ma come soluzioni infrastrutturali che possono contribuire alla mobilità cittadina.

Ma sulle piste ciclabili, come su tutti gli aspetti della mobilità, quella che **manca** è proprio la **visione d'insieme**.

Invano è stato richiamato il **Piano Generale del Traffico Urbano**, che risale al 2012, fu realizzato – come ha ricordato nel suo intervento Alberto Pasqua – da personale interno all'Amministrazione in sinergia con l'Università ed è ancora disatteso. E in attesa di formulare il nuovo **Piano Urbano di Mobilità Sostenibile**, sulla cui elaborazione siamo in ritardo, almeno le linee programmatiche del vecchio Piano del Traffico potremmo concretizzarle. C'era tanto di buono che non è stato mai messo in pratica.

La situazione è complicata dal mancato decollo della **Città Metropolitana**. Bisognerebbe gestire meglio gli

spostamenti da e verso i Comuni limitrofi, a cui siamo ormai legati senza soluzione di continuità, ma i



www.argocatania.org

progetti di collegamento sono anch'essi 'futuribili'.

Quello a cui assistiamo è l'ingresso in città di migliaia di automobilisti provenienti dall'hinterland, non fermati da **nessuna ZTL** e intenzionati a parcheggiare nei pressi della propria meta. Nessun **parcheggio scambiatore** esistente, d'altronde, garantisce una reale e veloce possibilità di scambio, e molte sono le **criticità dei parcheggi in progetto**.

Continua a mancare una visione d'insieme, una strategia complessiva, senza la quale si continuano a **spendere soldi** in modo improvvido e sproorzionato.

Basti pensare alla stazione ferroviaria di **Picanello**, che potrebbe migliorare il collegamento alla città di un quartiere periferico e problematico, ma può contare solo sul passaggio di un treno ogni mille mai, tanto che nessuno pensa sul serio di rinunciare a prendere l'auto per usare questo servizio pubblico.

Si fa presto a parlare, come ha fatto Fiore, di una "già **esistente linea B della metropolitana**, offerta da Trenitalia". Per quanto i tecnici possano aver chiari i vantaggi dell'utilizzo integrato di tutte le strutture e modalità di trasporto esistenti, per adesso ci sembra che – là dove servirebbe volontà politica – continuino a prevalere **slogan e propaganda**.



Be Sociable, Share!



Tweet

Mi piace (

Share



Pin

+ MORE

Tags: [AMT](#), [Città metropolitana di Catania](#), [CittàInsieme](#), [Comune di Catania](#), [FCE](#), [Giunta Pogliese](#), [mobilità urbana](#), [parcheggi scambiatori](#), [Regione siciliana](#)

[Argo](#), [Enti Locali](#)

[Iscriviti ai Feed RSS](#)

2 Responses to "Oltre la metro, spendere senza amministrare"



Giovanni

November 13th, 2019 at 21:20

Ma perchè a Catania esistono servizi pubblici? Le poche volte che in vita mia ho rinunciato alla macchina ho dovuto aspettare un bus minimo mezz'ora (quando mi è andata bene). Se invece prendi un taxi paghi cifre che in altre città nemmeno ti sogni!



Loretta

November 13th, 2019 at 21:22

Pensate a chi l'auto privata non ce l'ha...

Lascia un commento

Nome (required)

Email (required)

Sito Web

Puoi usare questi tag HTML: `` `<abbr title="">` `<acronym title="">` `` `<blockquote cite="">` `<code>` `<del datetime="">` `` `<i>` `<q cite="">` `<s>` `<strike>` ``