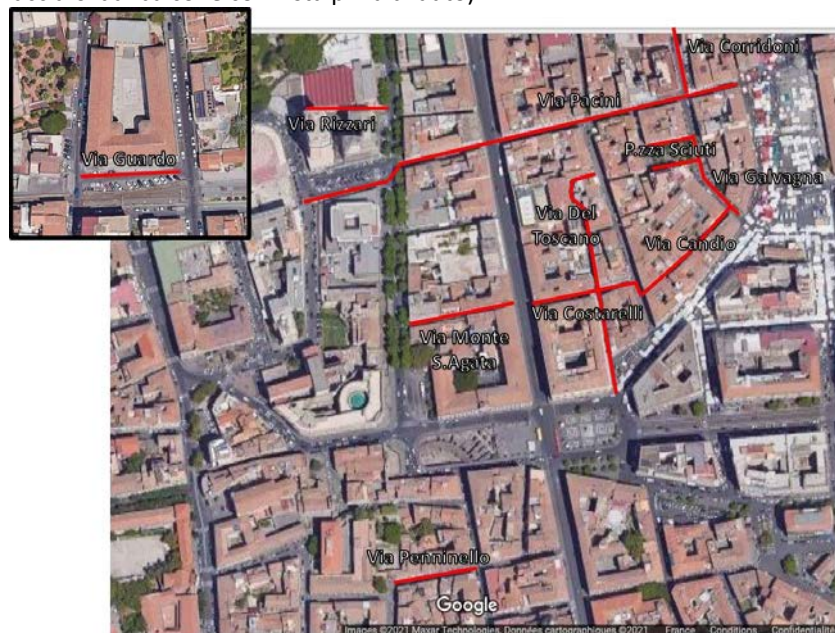


Cos'è la mobilità sostenibile

Un'analisi su Centro Storico e periferie, tra stato attuale e prospettive future

Nei mesi scorsi la Giunta Comunale di Catania ha stabilito (si veda ad esempio la Delibera n. 51/2021) di istituire aree pedonali in diverse vie e piazze cittadine. Le zone coinvolte sono indicate in rosso nella figura sottostante: a parte la via Guardo, tutte le altre si trovano nel cuore del Centro Storico e, per molte di esse, la decisione rappresenta solo un riconoscimento ufficiale di situazioni preesistenti. Le ragioni addotte dalla Giunta sembrano infatti ispirarsi ai principi della “pedonalizzazione *di fatto*” (come nel caso di quelle ZTL mai fatte rispettare e per cui la chiusura al traffico è stata attuata tramite il piazzamento di «numerosi elementi di arredo urbano», citando testualmente la Delibera) e della “pedonalizzazione *su istanza di parte*” (richieste da parte dei singoli cittadini, per mezzo di domande protocollate all'ufficio comunale competente, esprimenti per lo più il desiderio di affacciarsi dal balcone con vista priva di auto).



Dal canto suo, la Giunta giustifica la proposta come necessaria per «aumentare la vivibilità in città», sull'onda del successo della temporanea pedonalizzazione del Centro storico durante le ultime edizioni della “Settimana Europea della Mobilità”. *Mobilità sostenibile*, però, non vuol dire creare tante isole pedonali sconnesse fra loro e con il resto della città. Non vuol dire neanche riesumare periodicamente project financing vecchi di quindici anni per annunciare la realizzazione di parcheggi interrati in pieno Centro Storico (basti pensare ai progetti, ormai datati e insostenibili, riguardanti le Piazze Verga, “Umberto” e Lupo), né trasformare le piazze in luoghi di pertinenza delle abitazioni che vi si affacciano.

La mobilità sostenibile è un'altra cosa. Riguarda la città nel suo complesso, si rivolge a tutti coloro i quali la vivono quotidianamente: residenti, lavoratori, avventori, turisti, visitatori, fruitori a vario titolo dei servizi che essa offre. È uno strumento per migliorare la qualità di vita di ognuno di loro. Partire da questa premessa è di estrema importanza, poiché un'Amministrazione comunale dovrebbe porre in essere azioni ponderate sulla base di un'adeguata programmazione generale, idonea a tenere conto e fare sintesi fra tutti gli interessi legittimi che sottendono alla vita attiva di un contesto urbano.

La parola d'ordine è quindi *pianificazione*, sotto ogni possibile aspetto. Innanzitutto, bisogna scegliere accuratamente la tipologia di cambiamento da attuare, ossia isola pedonale, ZTL, zone 30 o zone a bassa emissione. È necessario inoltre stabilire un criterio oggettivo (storico-artistico, sociale, commerciale) nella scelta delle zone su cui operare e considerare l'interconnessione tra di esse. Infine, è fondamentale valutare l'impatto del cambiamento nell'area circostante per quanto riguarda il traffico di automezzi e tutti i servizi e le infrastrutture ad esso collegati (come le aree adibite allo scarico delle merci, i parcheggi a pagamento SoStare, le colonnine Enel per la ricarica delle auto elettriche o l'iniziativa di car sharing “AmiGO” recentemente messa in atto dall'AMTS).

CittàInsieme è un gruppo di persone comuni che dedica una parte più o meno ampia del proprio tempo libero per occuparsi dei problemi di questa città. Non è un movimento politico, non ha fini elettorali, non percepisce sovvenzioni pubbliche né contributi dalle Istituzioni. Da più di trent'anni agisce, propone, denuncia, in piena libertà ed indipendenza di giudizio. E così sempre sarà.

Va anche puntualizzato che il centro di una città qual è Catania sopravvive grazie al suo duplice ruolo, di *luogo di consumo* e di *consumo di luogo*: i centri storici si pongono infatti al centro delle dinamiche di scambio e produzione del valore in ragione degli spazi che possono offrire e delle specifiche attività ivi presenti. Essi diventano centri di consumo il che, però, non deve farne perdere i tratti di unicità che derivano dalle bellezze storiche, architettoniche e archeologiche.

Nel caso di Catania, tuttavia, occorre evidenziare la presenza di una frattura importante fra il centro e le zone periferiche, ulteriormente accentuata dalla distribuzione delle funzioni urbane in un territorio sempre più vasto, dalla perdita dell'identità originaria e dall'indebolimento dell'articolazione sociale interna. Quest'ultima si è infatti progressivamente polarizzata: da un lato una minoranza con un'alta capacità economica e che risiede in edifici di pregio, mentre dall'altro lato una popolazione di consumatori che entra ed esce dal centro a seconda delle domande e dell'offerta di consumo. Fra questi due estremi si inserisce la fragilità differenziata di altre popolazioni residenti, quali i senza tetto, i cittadini stranieri immigrati (regolarmente residenti e non), gli anziani e le giovani coppie con figli, con difficoltà socio-economiche sempre più pronunciate. Una condizione, quella appena delineata, che dovrebbe fare riflettere su una *ristrutturazione* dei servizi di welfare locale alla persona. Inoltre, persino per i residenti delle zone urbane alcune aree del centro storico sono scarsamente accessibili, soprattutto a causa di una motorizzazione privata incurante del codice della strada e di pratiche di abusivismo nell'attività di ambulanzamento, che impediscono di usufruire correttamente di marciapiedi, scivoli ed attraversamenti pedonali. Ciò è particolarmente grave per quelle fasce della popolazione più fragili, quali disabili e anziani, ma anche bambini e mamme in stato di gravidanza, che trovano frequentemente ostacoli alla viabilità pedonale. Ci si trova dunque in presenza di una condizione di *mobilità ed accessibilità insostenibili*.

Infine, non è possibile neanche trascurare le evidenti condizioni di degrado che caratterizzano alcuni quartieri del centro storico: basti pensare a San Berillo, alla Civita e all'area che gravita intorno a Piazza Carlo Alberto (soltanto per citare alcuni casi). Questa fragilità architettonico-urbanistica esigerebbe una rifunzionalizzazione dei tanti spazi vuoti o dismessi, in condizioni di ampio e pericoloso degrado.

In definitiva, siamo oggi in presenza di porzioni di città ad alto contenuto di perifericità socio-economica, di vulnerabilità e di marginalità socio-culturale. Al contrario, rendere la città e il suo centro storico "sostenibili" dovrebbe poterli rendere accessibili a tutti; permettere, cioè, anche agli abitanti delle periferie, ai commercianti e ai pendolari di raggiungere il Centro Storico e di godere, insieme ai residenti, delle bellezze che esso può offrire.

È quindi di estrema importanza occuparsi di garantire un serio, adeguato ed efficiente collegamento tra le varie parti di cui si compone la nostra Città. Farlo significa occuparsi non solo di mobilità sostenibile, ma anche di welfare sociale. La Danimarca ne è un esempio: quando negli anni '70 il numero di auto era maggiore delle persone, quel Paese adottò rivoluzionarie politiche pubbliche sia in materia di mobilità sostenibile, sia in materia di welfare (1). Se le avesse condotte separatamente, infatti, si sarebbe rischiato di escludere un'ampia fetta di popolazione dal cuore della sua città, relegandola a cittadinanza di serie B. È questo quello che vogliamo? È questo il rischio che temiamo stia lentamente e silenziosamente prendendo forma nella nostra Catania. Non possiamo permetterlo.

Le azioni di mobilità sostenibile hanno un'enorme valenza politica, la quale richiede estrema attenzione nell'operare una scelta piuttosto che un'altra, ascoltando tutti i portatori d'interesse (tutti, nessuno escluso) ed adottando poi un piano complessivo di interventi (ad esempio il PUMS (2)), coordinati e coerenti l'un con l'altro. Poiché la mobilità non interessa solo come ci muoviamo ma, così come sottolineato dal professore G. Viesti, «il potenziamento di una nuova mobilità sostenibile, fra le città e nelle città, può determinare un salto nella possibilità di circolazione delle idee, delle persone, delle merci e dei turisti» (3).

È per questa ragione che abbiamo trasmesso questo documento all'Assessore alla Mobilità del Comune di Catania che abbiamo incontrato prima di Natale (*nella pagina successiva di questo documento è disponibile una sintesi sull'esito dell'audizione con l'Assessore*). Lo trasmetteremo anche alla III Commissione "Mobilità" del Consiglio Comunale ed ai Presidenti di tutti i Consigli di Circoscrizione, chiedendo a loro un'audizione nella quale potere affrontare un tema che riteniamo non più rinviabile.

(1) «Non ci sono due crisi separate, una ambientale e un'altra sociale, bensì una sola e complessa crisi socio-ambientale» (Enciclica "Laudato Si", n. 139)

(2) PUMS è l'acronimo di Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile

(3) Gianfranco Viesti, «Il benessere del Nord dipende dalla crescita del Sud», Limes n. 3/2021, p. 138

Vogliamo capire finalmente quale visione abbia questa Amministrazione in materia di rapporti Centro-Periferie, di accessibilità, di sostenibilità sociale ed ambientale. E metterci a disposizione per dare il nostro contributo.

Esperti, comuni cittadini, associazioni, comitati, gruppi spontanei, tutti gli interessati ad approfondire insieme a noi questa questione, possono contattarci scrivendo a info@cittainsieme.it o sul [Messenger](#) della nostra [Pagina Fb](#). Agire in prima persona è un nostro diritto in quanto cittadini, ma è anche e soprattutto un nostro dovere, se vogliamo che la nostra città diventi un posto migliore.

Catania, 26 gennaio 2022

CittàInsieme
sostengono già l'iniziativa:
Mobilità Catania
Circolo Laudato Si' Catania Casa Comune

Segue una sintesi dell'audizione avuta con l'Assessore alla Mobilità del Comune di Catania.

PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

A seguito di un ricorso al TAR per irregolarità rilevate nell'affidamento dei lavori alla società vincitrice, il contratto per la stesura del documento è stato recentemente riassegnato alla società classificatasi seconda nella gara d'appalto. L'Assessore ha confermato che quest'ultima ha ricevuto il mandato e sta procedendo ad avviare i lavori. Egli ha ammesso, inoltre, come non solo l'assenza del documento abbia comportato la perdita di finanziamenti (da parte dell'Unione Europea e dello Stato), ma anche che la mancanza del PUMS renda difficile la programmazione della mobilità nel territorio.

Abbiamo ribadito l'assoluta necessità di dotarsi di un piano che consenta di rispondere in maniera specifica e non vaga (con espressioni quali "L'Amministrazione ha un'idea") a domande del tipo "Il Comune ha elaborato un piano per la pedonalizzazione del Centro Storico?"
PS: il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha recentemente prorogato il termine per l'adozione dei PUMS al 1° gennaio 2023. Fino a quella data i Comuni che ne sono già muniti potranno tuttavia godere di premialità per l'accesso alle risorse destinate ai nuovi interventi per il trasporto rapido di massa e la mobilità ciclistica (Decreto n. 444/2021).

ZTL – Zone a Traffico Limitato

Le ZTL saranno prossimamente attivate nel Centro Storico con nove varchi presidiati da telecamere per il controllo delle targhe. L'AMTS avrebbe già provveduto ad acquistare le telecamere ed il perimetro verrà gradualmente ampliato con il dichiarato obiettivo di limitare ulteriormente l'accesso delle auto in Via Etnea.

Dotarsi di un piano complessivo consentirebbe di misurare impatti e risultati di decisioni rilevanti come questa.

Strisce blu

Al fine di rimuovere gli stalli a pagamento ricadenti nelle zone di prossima attivazione ZTL, l'Assessore ha confermato che è in itinere una ripermetrazione delle aree interessate dalle "strisce blu" con recupero di alcuni stalli nelle vicinanze dell'Aeroporto. È stata inoltre confermata la volontà dell'Amministrazione di introdurre una politica di differenziazione dei prezzi di sosta in base alle zone.

Abbiamo preso atto che la ripermetrazione avverrà "a saldi invariati", probabilmente per ragioni di sostenibilità economica ed occupazionale della società partecipata che gestisce la sosta urbana a pagamento.

Fondi europei

A fronte della imponente dotazione finanziaria che il Comune riceverà grazie ai fondi europei e, in particolare, a quelli del PNRR, risulta necessario non solo dotarsi del PUMS, ma anche rafforzare la pianta organica comunale che allo stato attuale non consentirebbe di fare soddisfare le esigenze di progettazione necessarie per l'ottenimento dei finanziamenti. A tal proposito l'Assessore ha anticipato che nel corso del 2022 saranno assunti settanta tecnici a tempo determinato che si aggiungeranno ai tredici amministrativi già assunti nel 2021.

Parcheggi

Parcheggio Sanzio: aggiudicati i lavori che tuttavia, ad oggi, non hanno ancora avuto inizio.

Parcheggi Narciso ed Acicastello: non ancora indette le gare d'appalto a causa di problematiche concernenti gli espropri e contenziosi.

Parcheggio San Nullo: la somma attualmente disponibile di sei milioni, rispetto ai dieci che ne occorrerebbero, non è sufficiente.

"Le Ciminiere": i lavori per la ristrutturazione consentiranno di recuperare ben seicento posti auto presenti nel parcheggio interrato sottostante il complesso fieristico.

Abbiamo posto l'accento sull'importanza di accelerare gli iter per la realizzazione del Parcheggio San Nullo, data la sua funzione di interscambio tra il mezzo privato e l'omonima Stazione della Metro che potrebbe contribuire a ridurre in maniera significativa il transito di auto che dalla Circonvallazione si dirigono in Centro.

Altre notizie

Il Comune ha ottenuto un finanziamento per l'istituzione della "Centrale Unica per la Mobilità". Si sta prendendo in considerazione di ridurre il costo del biglietto unico FCE-AMTS ad 1€.

Abbiamo ribadito la proposta da più parti espressa di prevedere un biglietto unico integrato tra FCE, AMTS ed RFI al fine di una maggiore incentivazione della mobilità alternativa all'auto anche all'interno dell'area metropolitana.

A conclusione dell'audizione (che è stata soltanto la prima di una lunga serie) abbiamo rinnovato all'Assessore le nostre considerazioni racchiuse nel nostro documento, in merito alle attuali azioni di politica urbana poste in essere dall'Amministrazione, nonché all'assoluta necessità ed urgenza che quest'ultima adotti un piano complessivo di interventi, coordinati e coerenti l'un con l'altro.

CittàInsieme è un gruppo di persone comuni che dedica una parte più o meno ampia del proprio tempo libero per occuparsi dei problemi di questa città. Non è un movimento politico, non ha fini elettorali, non percepisce sovvenzioni pubbliche né contributi dalle Istituzioni. Da più di trent'anni agisce, propone, denuncia, in piena libertà ed indipendenza di giudizio. E così sempre sarà.