

Mobilità sostenibile e qualità della vita, l'analisi di CittàInsieme

Feb
8



*Non si può parlare di mobilità sostenibile e di interventi di pedonalizzazione senza guardare ai problemi più ampi della città, senza inserire le singole azioni in una programmazione generale: lo ricorda **CittàInsieme** agli amministratori catanesi **nella articolata analisi** che pubblichiamo di seguito.*

Per la storica associazione della società civile occorre mettere al centro le esigenze di tutti coloro che vivono quotidianamente la città, a vario titolo, riservando una particolare attenzione a chi è più vulnerabile.

*Molte le questioni prese in considerazione, dal rapporto centro-periferie all'accessibilità alla sostenibilità sociale ed ambientale. Per approfondirle ed affrontarle vengono **chiamati in causa** innanzi tutto l'Amministrazione ma anche tutti i cittadini, gli esperti, le associazioni, i gruppi spontanei che vogliono dare il proprio contributo per rendere migliore la nostra città.*

*CittàInsieme chiama a raccolta chi voglia agire in prima persona, e anche **noi di Argo ci saremo**.*

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).

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 ambulante, 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 (nel documento in allegato è possibile leggere, a pag. 3, 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.

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, guppi 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.

Be Sociable, Share!



Tags: [area pedonale](#), [CittàInsieme](#), [mobilità sostenibile](#)

[Ambiente](#), [Enti Locali](#), [Urbanistica](#) [Iscriviti ai Feed](#) [RSS](#)

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>` ``