

Il traffico a Palermo, due culture

L'istituzione di **isole pedonali** nella nostra città è in questo momento al centro di un'efficace campagna che fa intravedere consensi e adesioni da settori tradizionalmente in posizione di preconcetto rifiuto. È però opportuno, a scanso di equivoci, fare chiarezza sui presupposti concettuali che fanno da sfondo a questa complessa tematica, il cui svolgimento è subordinato all'as-



sunzione di alcuni principi pregiudiziali. Il primo dei quali è che le isole pedonali possono essere istituite solo all'interno di un disegno complessivo di riassetto globale del traffico urbano e non come provvedimento isolato, avulso dalla politica regolatrice della mobilità e della sosta dei cittadini. Il secondo è che il progetto che ne consegue dovrà avere come obiettivo la **drastica riduzione** della circolazione autoveicolare, in contrapposizione con il principio, largamente diffuso, dell'**uso libero e indiscriminato dell'auto individuale**, che ha come corollario la moltiplicazione e la diffusione dei luoghi di sosta organizzati.

Questa **linea di pensiero**, ben rappresentata nelle linee programmatiche del piano particolareggiato esecutivo del centro storico (PPE), implica l'assunzione di un modello di riferimento **diverso da quello attuale**, fondato sulla riduzione dell'uso del mezzo privato, mediante la limitazione della circolazione e della sosta ai soli residenti e l'incremento sostanziale del mezzo pubblico, con l'adozione di un servizio capillare diffuso di mezzi di piccola capacità e ingombro, frequenti e puntuali (taxi, taxi collettivi, minibus) e con l'istituzione di piste ciclabili diffuse e privilegiate. Provvedimenti che hanno come premessa la riforma dell'attuale rete carrabile, con soluzioni alternative al traffico di solo attraversamento del centro cittadino e con misure idonee a soddisfare le esigenze di sosta degli scambi e dei servizi.

Ma nei dieci anni in cui il PPE è stato in vigore (1993-2003) il modello proposto, che avrebbe dovuto essere approfondito con elaborazioni progettuali mirate **sull'obiettivo dell'abbattimento della circolazione**, è rimasto inattuato, portando la città ad uno stato di esasperante disordine autoveicolare ed esponendo i cittadini a condizioni di infimo grado di vivibilità ambientale.

Non è un caso perciò che sia divenuta dominante frattanto l'opposta **linea di pensiero**, quella che considera centrale **la libertà individuale di movimento e di sosta** e che antepone a ogni altro provvedimento la dotazione di parcheggi del centro cittadino, privilegiando di fatto la circolazione del mezzo privato e incoraggiandone la crescita esponenziale. Salvo ad assumere rimedi estemporanei e discontinui, quanto inutili e diversivi (targhe alterne, pedonalizzazione festiva di aree simboliche) tutte le volte che l'intensità del traffico e il conseguente inquinamento atmosferico superano i limiti di decenza e di rischio per la salute dei cittadini.

Quest'altra linea di pensiero, all'insegna della libertà individuale, è purtroppo la più radicata nella pubblica opinione ed influenza le linee dominanti della politica istituzionale

Si tratta di due opposte concezioni, di **due culture**, che si affrontano e si scontrano silenziosamente, senza mai venire allo scoperto in tutta la loro identità. La nostra adesione è per la cultura espressa dalle linee programmatiche del PPE, che puntano su una radicale inversione di marcia rispetto all'attuale tendenza ad investire risorse pubbliche e private nello sviluppo dei parcheggi, che non siano finalizzati strategicamente alla residenza e ai relativi servizi.

Auspichiamo quindi che, senza attendere l'attuazione del gigantesco piano del **trasporto pubblico di massa** (metropolitana leggera, anello ferroviario, linee tranviarie), il cui sviluppo richiede tempi e risorse incompatibili con lo stato patologico della vivibilità cittadina, vengano introdotte tutte le possibili misure mirate a scoraggiare l'uso del mezzo individuale. Molte delle quali riguardano il superamento di resistenze individuali e corporative e sono fra l'altro a costo zero. Si tratta di una **nuova cultura** da assumere come programma di governo e da fare accettare alla gente comune con un'adeguata campagna di informazione e di persuasione, per divenire oggetto di una generale condivisione.

Con queste intenzioni abbiamo sottoscritto la petizione per l'istituzione di alcune isole pedonali ad iniziativa di un gruppo di commercianti, nella speranza che si tratti di un primo passo verso l'assunzione di una rinnovata politica del traffico urbano.

Nino Vicari