

# Quale futuro per la mobilità a palermo

**Nino Vicari**  
Docente universitario,  
già coordinatore  
del Forum delle  
Associazioni

*Il seguente testo, tratto da una conferenza svolta nel 2016 dal prof. da Nino Vicari, racconta la 'storia' di un percorso in itinere per la città di Palermo, sul quale la Fondazione, insieme al Forum delle associazioni, ha espresso tante criticità per la poca sostenibilità e per i rischi di 'stravolgimento' dei valori architettonici e, soprattutto, d'uso dei tanti ambienti urbani attraversati –primo fra tutti la via Libertà e via Ruggiero Settimo*

Il tema della mobilità a Palermo impegna le amministrazioni che si sono succedute al governo della città da oltre vent'anni, allo scopo di conseguire una "mobilità sostenibile" in linea con il generale orientamento, ormai diffuso a livello globale, di voler ridurre gli impatti ambientali, sociali ed economici generati dagli autoveicoli e cioè: l'inquinamento atmosferico e le emissioni di gas serra, l'inquinamento acustico, la congestione stradale (e quindi il tempo di percorrenza), l'incidentalità, il degrado delle aree urbane (spazio occupato dagli autoveicoli), il consumo di territorio.

Lo scopo è quindi di ottenere: migliore qualità dell'aria che respiriamo, maggiore ordine, velocità e sicurezza negli spostamenti individuali e collettivi, ferma restando la libertà che a ciascuno va riservata nelle scelte delle proprie attività e nella domanda di mobilità individuale e collettiva. Tali obiettivi richiederebbero una politica di riduzione dei mezzi privati circolanti, con il contemporaneo incremento della quantità e della qualità di mezzi pubblici a disposizione e con l'adozione di mezzi di trasporto a energia propulsiva non inquinante. Se non fosse che vi si oppongono alcuni ostacoli. Ridurre la quantità di autoveicoli circolanti significa remare contro la politica di espansione dell'auto, propria delle industrie produttrici e sostenuta dai governi in nome dell'occupazione del settore. Vi si oppone poi l'ormai radicata affezione che l'individuo medio ha contratto con l'uso del mezzo privato, che viene privilegiato a quello pubblico collettivo, anche se meno veloce e più costoso e anche se il suo uso si contrappone all'interesse generale della

• TRASPORTO PUBBLICO URBANO SU GOMMA .....	km. 340
• bus in servizio .....	n. 257
• linee servite .....	n. 55
• velocità media .....	10,5 km/h
• TRASPORTO PUBBLICO SU FERROVIA .....	km. 20
• TRASPORTO PUBBLICO SU TRAM .....	4 linee
• TRASPORTO PUBBLICO EXTRAURBANO	
numerose linee di collegamento con paesi e città della Provincia e della Regione, con il continente e con l'estero	
• AUTOVETTURE CIRCOLANTI .....	n. 380.000
• MOTOCICLI .....	n. 160.000

collettività in nome di una maggiore vivibilità.

In altri contesti culturali, come ad es. a Copenaghen, la "città più amica della bicicletta" del mondo, che ha la stessa popolazione della nostra Palermo, il 35% dei pendolari va al lavoro in bici ed entro il 2025 Copenaghen sarà la prima capitale al mondo con emissione zero.

Quanto poi all'impiego di energia non inquinante, è noto che a livello planetario dipendiamo dai nostri padroni petrolieri, in attesa che si decidano a sviluppare e mettere in atto quelle energie alternative ormai sufficientemente note e sperimentate, il cui impiego potrebbe dare una speranza di salvaguardia all'ambiente in cui viviamo.

Oggi il servizio pubblico a Palermo è affidato all'AMAT, una società partecipata, e copre il fabbisogno della città con 55 linee utilizzando un parco di 257 autobus a benzina o gasolio, con emissioni fortemente inquinanti, che, insieme a quelle degli altri mezzi pubblici che collegano la città con il territorio regionale, con il continente e persino con l'estero, e ai numerosi mezzi privati circolanti, costituiscono una fonte di inquinamento dell'atmosfera, che conferisce a Palermo un triste primato di invivibilità. (vedi Figura 1)

Figura 1

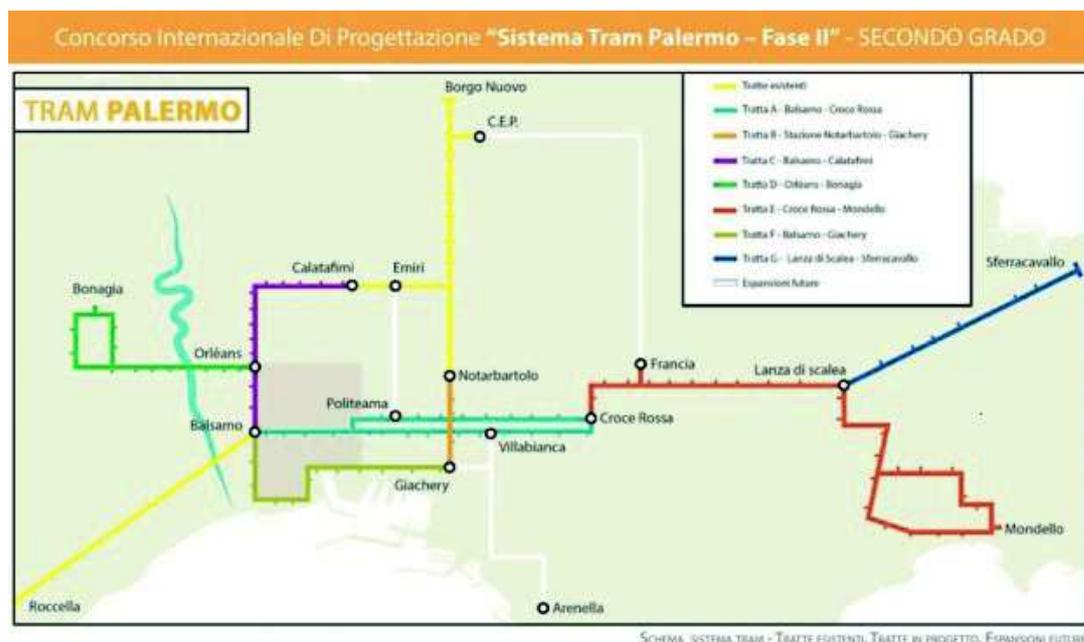


Figura 2

Da alcuni anni, al trasporto pubblico su gomma si è aggiunto un servizio metropolitano ferroviario, che utilizza in parte la linea ferrata Palermo-Trapani (detto “passante ferroviario”) mentre, dal dicembre del 2015, è entrato in funzione il nuovo servizio tranviario composto da quattro linee che collegano la periferia con il centro.

Purtuttavia, qualcosa di positivo da qualche tempo si muove a Palermo. Recentemente si è materializzata una *rivoluzione silenziosa* in materia di mobilità che si è potuta ottenere: introducendo le zone a traffico limitato, pedonalizzando strade e piazze, sia pure in un clima di conflitto con gli interessi corporativi, spesso presunti (gli operatori del commercio, i tassisti) e contro lo scetticismo e le resistenze dei cittadini e degli utenti della strada.

Ma come si è giunti a quella che oggi ci appare come una rivoluzione? Le prime proposte e i primi progetti rimontano alla fine degli anni '80 del '900. Solo nel 2000 si è concretizzato uno stanziamento di 160 miliardi di lire (attuali 88 milioni di euro) da parte della BCE (Banca europea degli investimenti), destinati alla creazione di tre linee tranviarie, sulle vie Leonardo da Vinci, Corso dei mille e Corso Calatafimi. Ma un anno dopo il Commissario Serio non condivide la linea di Corso Calatafimi, per la insufficienza della sua carreggiata e il progetto rimane inattuato. L'amministrazione Cammarata subentrante l'anno appresso approva un nuovo progetto

che conferma le due linee Roccella-Stazione centrale (Corso dei mille) e Borgo nuovo-Stazione Notarbartolo (Via Leonardo da Vinci) e sostituisce la prevista linea su Corso Calatafimi con quella che collega il CEP con la stazione Notarbartolo (Viale Michelangelo). Nel corso dei lavori, probabilmente impiegando le economie conseguite negli appalti, nasce l'idea e viene realizzata una quarta linea non prevista nel progetto originario, quella che collega piazza Einstein con corso Calatafimi (linea che per dispiegare la sua utilità attende di essere collegata con Via Ernesto Basile e quindi con il polo universitario di parco d'Orleans).

I lavori, iniziati nel 2006 con una spesa prevista di 192 milioni di euro, si sono conclusi nel 2015 e le quattro linee sono state inaugurate il 30 dicembre 2015 e subito entrate in funzione (vedi Figura 2). Il bilancio del primo anno di attività, celebrato con grande festa dalle amministrazioni del Comune e dell'Amat, è stato entusiastico: un milione e mezzo di biglietti oblitterati sulle 4 linee, oltre gli abbonamenti; 900.000 km percorsi dalle 137 vetture che costituiscono il parco di cui il sistema è dotato; grandi elogi al personale conduttore e di controllo per l'impegno e la puntualità.

Non altrettanto può dirsi dei commenti di quella parte dell'opinione pubblica che critica l'impatto che la specifica tipologia (il tram-treno) delle infrastrutture tranviarie ha prodotto nell'ambiente cittadino. La sede protetta e riservata, difesa con barriere

metalliche di cattivo gusto incide negativamente sull'immagine delle vie attraversate e limita eccessivamente ai pedoni la piena fruibilità degli spazi (come, ad esempio, la comunicazione fra gli opposti marciapiedi). Di cattivo gusto anche i sovrappassaggi pedonali lungo la circonvallazione (chi se li ricorda i ponti pedonali progettati nel 2006 dall'archistar Dominique Perrault?), uno dei quali poggia le sue fondamenta sulle pertinenze del palazzo dell'Uscibene. Con una più accorta progettazione inoltre potevano salvarsi le alberature dei viali Michelangelo e Leonardo da Vinci e della circonvallazione, di cui si è fatta strage.

Facciamo ora un passo indietro. Con l'amministrazione Cammarata nel 2004 viene ripresa l'idea, già oggetto di dibattito negli anni '90, di dotare la città di una metropolitana automatica leggera (M.A.L.) e viene acquisito dalla Provincia regionale uno studio di fattibilità per un progetto di linea sotterranea da realizzare in due stralci, il primo di 7 km., da via Oreto alla stazione Notarbartolo, l'altro dalla stazione Notarbartolo a Partanna. Su una previsione di spesa di 6,5 mld il CIPE nel 2008 concede 300 mln, rinviando a finanziamenti della Regione, dell'U.E. e di privati. La M.A.L., progettata a modello di quella di Torino, con sistema a guida automatica a distanza, viaggia su gomma, con frequenza ogni due minuti e velocità di 80 Km/h, ed ha una capacità di trasporto fino a 24.000 passeggeri. Ne è prevista la realizzazione con il sistema della c.d. "talpa" (TBM, Tunnell Boring Machine), che permette la meccanizzazione completa dello scavo delle gallerie e contemporaneamente il rivestimento delle stesse (il quale sistema dovrebbe tranquillizzare quanti temono che si possa ripetere l'incidente verificatosi nella galleria del passante in prossimità del Palazzo di Giustizia). Per il 1° stralcio era prevista una durata dei lavori di 5 anni e l'entrata in esercizio nel 2021. Ma a causa, si dice, dell'ostilità fra l'allora presidente Lombardo e il sindaco Cammarata, venne a mancare il finanziamento della Regione e il progetto, che era stato annunciato con grandi manifesti per la città, non ebbe seguito. Quattro anni dopo l'amministrazione Orlando fa proprio il progetto della M.A.L. e lo inserisce nel programma triennale dello oo.pp. 2013-2015 e, in pari tempo, approva dopo tanta attesa il P.G.T.U. (piano generale del traffico urbano), reso obbligatorio dalla

legge. Il piano punta sulle 4 infrastrutture per la mobilità e la sosta in corso di realizzazione: 1. il raddoppio del passante ferroviario Brancaccio-Punta Raisi (26 km.); 2. l'anello ferroviario sotterraneo nell'area urbana di maggiore densità (km. 6,5); 3. una linea di metropolitana automatica leggera (M.A.L.) da via Oreto a Tommaso Natale e Partanna (km. 17,6); 4. tre linee tranviarie per collegare le periferie al centro (Roccella, Borgo nuovo, CEP (la quarta lungo la circonvallazione non era prevista). Individua poi i parcheggi di interscambio, che dovrebbero drenare le provenienze dal territorio e obbligare chi entra in città a sostituire il mezzo privato con il pubblico (Giotto, Basile, Francia, Emiri), già realizzati ma non ancora pienamente funzionanti. Istituisce infine le zone a traffico limitato (Ztl). Tutti provvedimenti che, esclusa la M.A.L., soltanto da recente, nella seconda fase dell'amministrazione Orlando, si stanno portando avanti, nell'ambito di quella rivoluzione silenziosa a cui si accennava prima, con tutte le difficoltà che si sono manifestate in corso d'opera per le inadempienze delle imprese esecutrici, che da due anni a questa parte hanno messo la città in ginocchio.

Il 2016 è l'anno in cui il Comune sottoscrive con il governo Renzi il c.d. "patto per Palermo", un vasto piano con finanziamenti straordinari in materia di infrastrutture, ambiente, sviluppo economico, turismo e cultura, riqualificazione urbana e sicurezza. E nell'ambito di tale piano viene inserito un nuovo progetto, frutto di uno studio di fattibilità, con il quale l'amministrazione vara un inedito piano integrato per il traffico, che prevede 7 nuove tratte di linee tranviarie oltre le 4 già realizzate, di cui la prima (tratta A) è quella che viene finanziata con 198 mln e riguarda il prolungamento della linea Roccella-Stazione centrale su Via Roma-via Emerico Amari-piazza Ruggiero Settimo-via Libertà-Via Croce rossa. L'improvviso cambiamento di rotta rispetto al programma del PGTU viene giustificato dall'amministrazione con "la necessità di implementare le linee di forza della rete tranviaria con sistemi ad alta offerta di trasporto ecosostenibile" e "con il notevole consenso della popolazione, che ha subito riconosciuto in tale mezzo di trasporto quello più sicuro, più celere e meno inquinante". E in realtà la scelta dell'amministrazione, che si è preoccupata di introdurre la nuova previsione nella bozza del



## BYD ebus in Europe



**Copenhagen, Denmark**

BYD ebus will enter into a two-year service with each of the two major bus operators in the city – City Traffic and Arriva.

**Barcelona, Spain**

BYD ebus has been delivered to bus operator in the city - TMB

**London, UK**

Two BYD ebus have been delivered to bus operator in London – Go-Ahead

**Warsaw, Poland**

Four BYD ebus have been delivered to bus operator in Warsaw.

Figura 3

piano regolatore in corso di redazione, incassa un vasto consenso dell'opinione pubblica, salvo alcuni sommessi dispareri espressi sul web e la ferma opposizione di sparuti gruppi di cittadini che hanno manifestato contro in corteo. La vera ragione di questo improvviso cambio di rotta si deve forse attribuire a un calcolo di convenienza di natura aziendale, essendo chiaro che il prolungamento delle linee tranviarie provenienti dalle periferie fino ad attraversare la città storica reca beneficio d'ordine economico al sistema del trasporto pubblico.

Di diverso parere si sono pronunziate però alcune associazioni, fra cui il nostro Forum<sup>1</sup> e l'ANDE (associazione nazionale donne elettrici), i quali sostengono che fare attraversare piazza Politeama e via Libertà, ma anche le vie Roma, Emerico Amari, Notarbartolo da una linea tranviaria in sede protetta, è una scelta inopportuna, per una serie di ragioni di seguito elencate. L'opera prevista è invasiva e fisicamente devastante, brutalmente inserita in ambienti come quelli delle vie sopra citate, che hanno valore storico ambientale e culturale degno di essere tutelato (anche dalla Soprintendenza ai bb.cc., essendo gli ambienti attraversati dal tram patrimonio storico-culturale della città). In particolare la piazza Politeama e la via Libertà sono fra i beni storico-culturali fra i più significativi e pregnanti, la cui

identità ha contribuito in misura determinante a rendere *smart* la città per quanti la abitano e per i suoi visitatori. *Brand* che dura da oltre un secolo, da quando gli ambienti sono sorti e sono stati universalmente celebrati aggiungendo fascino alla città storica. Le pesanti infrastrutture del tram a guida vincolata (né può essere diversamente se non a rischio dei pedoni) ne impedirebbero poi il tradizionale uso sociale: - la periodica pedonalizzazione, - le manifestazioni sportive fra cui le maratone, - quelle culturali fra cui i concerti, - quelle politiche fra cui i cortei e i comizi, anche senza volere risvegliare nostalgicamente la banda festiva nel palchetto della musica o il corso dei fiori della "belle époque" in via Libertà, o il raduno delle auto d'epoca. Tutte attività compatibili con i mezzi di trasporto collettivo gommato (gli autobus) che all'occorrenza vengono deviati. Cosa che non è possibile con il sistema tram.

Queste osservazioni sono state illustrate dai rappresentanti delle associazioni direttamente ai maggiori responsabili delle amministrazioni (il sindaco, l'assessore alle infrastrutture, il DG dell'Amat), ai quali è stata proposta una soluzione alternativa al tram nel centro storico: quella di destinare la somma di circa 200 mln di € disponibile per il tram, all'acquisto di bus elettrici, in numero tale da potere sostituire in un sol colpo l'intero parco macchine a disposizione del servizio pubblico, dando così un sostanziale contributo al disinquinamento dell'intera città. E non soltanto di quelle strade che verrebbero attraversate dalle nuove tratte tranviarie in progetto. Senza tuttavia rinunciare alla M.A.L., peraltro ancora presente nel vigente PGTU, la cui realizzazione, al tempo in cui sarà consentito dalle future condizioni politico-economiche, è irrinunciabile se si vuole che la nostra città si adegui ai livelli di progresso che merita nel Europa. (vedi Figura 3) Tanto più ora che è stata premiata con il titolo di "capitale italiana della cultura" per il 2018. [•]

Decisa ad attuare il programma di ampliamento del sistema Tram a tutta la città, l'amministrazione ha indetto un concorso internazionale di progettazione per le nuove linee. Da cui è risultato che la linea principale Stazione-Viale Croce rossa a cui si darà la precedenza con lo stanziamento disponibile prevede lo sdoppiamento dei due binari, l'andata su via Roma e su Via Marchese di Villabianca e il ritorno sulla via Libertà, Piazza e Via Ruggiero Settimo via Cavour. Ampliando così le preoccupazioni di quanti sostengono che gli ambienti attraversati dal Tram vanno protetti in nome della salvaguardia dei loro incontestabili valori storico culturali ed ambientali.

1 - Documento consegnato al Sindaco a Palazzo Pretorio nel novembre 2016 e presente sul sito della Fondazione