

«Priorità alla mobilità sostenibile per recuperare i bassi valori di vivibilità segnalati da Legambiente»

Qualche giorno fa i catanesi hanno appreso, tramite l'annuale rapporto di Legambiente sulla qualità ambientale delle città italiane, che la nostra città è in fondo alla classifica in quasi tutti gli indicatori della ricerca.

I dati riguardanti Catania sono gravissimi: il tasso di motorizzazione è tra i più elevati d'Italia, il 65% degli spostamenti vengono effettuati tramite auto e moto, l'utenza del trasporto pubblico è ridotta anche a causa di un'offerta ancora non efficiente, l'incidentalità è elevata con costi che si misurano in termini di vite umane, i percorsi dedicati ai ciclisti potrebbero essere espressi in metri e non in chilometri data la scarsità, le isole pedonali sono quasi assenti e le zone a traffico limitato si limitano ad una parte del centro storico e sono prive di controlli, quindi costantemente varcate da mezzi non autorizzati.

Nella ricerca di Legambiente "la mobilità sostenibile" è un nodo centrale ai fini della valutazione sulla "vivibilità" di una città. Incide cioè direttamente sulla vivibilità di una città perché ha a che fare, da un lato, con la salvaguardia di beni primari come la qualità dell'aria e dunque della salute e del benessere psicofisico dei cittadini e, dall'altro, direttamente con l'econo-

mia della città.

Se una città ha bassi valori di vivibilità è più facile che venga abbandonata a favore di luoghi più salubri e più tranquilli a discapito del commercio nel centro storico e a favore dei grandi centri commerciali.

E, dati alla mano, è quello che in questi ultimi anni si è verificato a Catania. Il centro storico è stato progressivamente abbandonato con un processo di desertificazione rapido e inesorabile che lascia spazio al degrado a favore delle periferie o dei Comuni limitrofi giudicati più accoglienti perché più "vivibili".

Dunque, quando le nostre associazioni e movimenti, che da un paio di anni a questa parte lanciano grida di allarme attraverso giornali e network, parlano di "mobilità sostenibile" in termini di piste ciclabili, Ztl, aree ambientali, zone a velocità limitata, trasporti pubblici efficienti che diano spazio al trasporto delle bici per favorire l'intermodalità, non intendono certo tutelare la moda "fricchettone" di uno sparuto gruppo di ciclisti, ma intendono rappresentare ciò che Legambiente ha espresso con il freddo linguaggio di numeri, di impietose classifiche e di sonore bocciature.

È sempre sgradevole dire "noi l'avevamo detto". Ma tant'è. Incassato il colpo, Catania deve an-

dare avanti. Ma stavolta in modo consapevole. Deve abbandonare la strada dei rimedi improvvisati, degli interventi messi in atto solo per tamponare situazioni di emergenza.

È necessario un piano organico e puntuale riguardante la mobilità cittadina nel suo complesso perché la città non è la somma di zone distinte, ma un articolato sistema urbano in cui tutti i quartieri e tutte le strade sono correlate tra loro.

Le politiche urbane riguardanti la mobilità sono prioritarie per il futuro di Catania ed è necessario intraprendere un percorso di innovazioni. Occorre coraggio e lungimiranza, ma soprattutto competenza. Occorre leggere, documentarsi, attingere a modelli già sperimentati in altre città europee, fare riferimento alle università, agli studiosi, ai professionisti, agli esperti della materia.

Solo così si comprende che, ad esempio, la ricerca spasmodica di aree adibite a parcheggio all'interno del centro storico, a cui stiamo assistendo anche proprio mentre scriviamo, da parte delle associazioni di categoria dei commercianti e ora da ultimo anche dai vertici dell'azienda dei trasporti locale è del tutto inconducibile ai fini dell'incentivazione del commercio e della rivi-

talizzazione del centro storico.

Il modulo vincente è proprio quello opposto: il basso tasso di motorizzazione, la concezione di strade più sicure, più silenziose, più salutarie, spazi pubblici che favoriscano le relazioni sociali, un trasporto pubblico più efficiente, corsie preferenziali per chi sceglie una mobilità più ecologica, una maggiore attenzione agli utenti più deboli della strada ossia bambini, anziani, handicappati, pedoni e ciclisti. In una parola, una mobilità che deve prescindere dall'idea che l'auto sia l'unico mezzo di trasporto valido. La mobilità deve entrare nell'agenda politica dell'amministrazione come priorità nell'interesse della salute dei cittadini e dell'economia della città.

Per questo riconosciamo al sindaco e all'assessore alla Mobilità il merito di essersi posti in quest'ordine di idee avendo anche dimostrato interesse per l'attivazione di processi partecipativi che vedano coinvolti, studiosi e tecnici della materia, insieme ad associazioni ambientaliste e di categoria, parti sociali, oltre che naturalmente cittadini interessati.

#SALVAICICLISTI CATANIA
CATANIA CARPOOLING, RUOTE LIBERE
ETNA FREEBIKE
MOBILITÀ E CIVILTÀ CATANIA