

18 GENNAIO 1973
ORE 13,30

« CENTRO STORICO DELLA CITTA'
E TRAFFICO »

Relatori :

Arch. Prof. Giuseppe Ugo
Ing. Carlo Catalano
Ing. Aurelio Di Bartolo
Col. Giacomo Marchello
Dott. Carlo Guli

Presiede: Prof. Avv. Tommaso Mirabella.

Percentuale di presenza: 50 %.

Soci presenti: N. 50 (*elenco nominativo alla fine della comunicazione*).

Invitati della Presidenza: Il Sindaco Col. Marchello; Prof. Tesoriere; Avv. Sansone, Presidente dell'A.C.I.; Ing. Aurelio Di Bartolo, Capo ripartizione dei LL.PP. del Comune; Armando Vaccarella del Giornale di Sicilia; Prof. Caramazza, ospite del Prof. P. Benigno; Dott. Giuseppe di Rosa, ospite del Dott. Guccione.

Visitatori: Prof. Pietro Porcinai del R.C. di Firenze-Est.
Comm. Dott. Attilio Amodeo, Past President del R.C. di Trapani.
Saro Scafidi e Nicola Vullo del Rotaract Club di Palermo.

Nuovo Socio: Nicolò Carini, Socio Aggiunto Categoria: Comunicazioni (Telefoni).

Si riprende nell'odierna riunione il dibattito svoltosi precedentemente sul tema «*Centro storico e traffico nella città di Palermo*».

Il Presidente, Prof. Avv. Tommaso Mirabella, ringrazia gli invitati e soci tutti per essere intervenuti e porge loro un cordiale saluto.

Un ringraziamento particolare egli rivolge al Col. Marchello, Sindaco di Palermo e al Dott. Armando Vaccarella.

A seguito delle istanze formulate in occasione dell'ultima riunione dal Direttore dell'Istituto dei ciechi, l'appello rivolto dalla presidenza non è andato perduto; ed è infatti con vivo piacere che il Presidente dà lettura di una lettera fattagli pervenire dal consocio Dr. Giovanni Ruggeri:

«Caro Presidente, riferendomi all'appello contenuto nella toccante relazione del Prof. Di Trapani, Preside dell'Istituto dei ciechi di Palermo, ti confermo che la mia società metterà a disposizione del predetto Istituto, una volta al mese per l'intera giornata, un pullman, affinché gli alunni possano godere di un giorno di libertà realizzando gite di istruzione. La mia direzione prenderà contatti con quella dell'Istituto per definire gli opportuni accordi e dare a me la gioia di contribuire, in forma sia pure modesta, ad aiutare questi cari e tanto sfortunati ragazzi».

C'è anche un'offerta da parte di un consocio, primario ospedaliero, che non desidera essere citato.

Egli ha offerto gratuitamente all'Istituto dei ciechi le sue prestazioni specialistiche per tutti i ragazzi ricoverati che ne avessero bisogno.

Il Presidente, dopo avere sentitamente ringraziato questi due consoci, entra nel vivo del programma odierno e non indugia a cedere la parola al Prof. Ugo.

Prof Arch. Giuseppe V. Ugo :

In alcune precedenti riunioni mi sono occupato, direttamente ed indirettamente, dei problemi urbanistici della nostra città, sia perché la materia mi ha sempre appassionato, in modo particolare, sia perché sono, fra gli urbanistici palermitani, oltretutto un veterano, addirittura il numero uno, come ebbi a dire in altra occasione, per avere studiato, circa cinquant'anni or sono, il Piano Regolatore del Comune di Nevola, in Sabina, e sono, anche un veterano dell'Istituto Nazionale di Urbanistica.

Questa premessa non vuole essere un'esaltazione delle mie doti urbanistiche, perché non spetta a me giudicare, ma solamente una conferma della mia... veneranda età!

Il mio vecchio amico Mirabella (s'intende che il vecchio sono io e non lui!) nostro, instancabile, Presidente mi ha suggerito di fare una relazione riassuntiva del dibattito svoltosi, pochi giorni or sono, con l'intervento di numerosi rotariani, sullo stesso argomento, per puntualizzare, taluni particolari, sui quali è opportuno ritornare.

Ho accettato, in parte, per recitare, dopo un esame di coscienza, il « mea culpa » e per ricordare, a molti di noi stessi, che, senza avvedercene, scivoliamo, frequentemente, nel campo degli « imputati », e cioè « abusiamo » del nostro mezzo di locomozione pur non pervenendo al caso limite del mio barbiere che, tutte le mattine, alle ore otto, sale nella sua automobile, percorre, esattamente, sessanta metri, sulla stessa via, posteggia davanti al suo « esercizio », alza la serranda, si mette al lavoro, alle ore tredici compie lo stesso percorso in senso contrario, alle ore 15 lo ripete ancora, per ritornare al lavoro ed alle ore 20 per rincasare!!!

Potrebbe sembrare, a qualcuno, una amenità, una barzelletta ma, purtroppo, devo precisare che si tratta di un episodio autentico che si ripete tutti i giorni dell'anno, esclusi i festivi.

I suoi commessi, « pardon »: i suoi collaboratori, che abitano all'incirca a cento, centocinquanta metri dal luogo del lavoro, naturalmente, non possono fare a meno di comportarsi analogamente!

Non riesco a rendermi conto di quale privilegio si possa godere possedendo un'auto che costa sempre una somma considerevole, per la quale si pagano una tassa di circolazione ed una di assicurazione, che comporta spese di manutenzione, che subisce, nuova di zecca una svalutazione immediata non appena è uscita dal magazzino del venditore, che può essere usata, in pieno, solamente il lunedì quando i barbieri godono del riposo settimanale, mentre, i figliuoletti, invece, sono a scuola!

Si tratta evidentemente di questioni, psicologiche (o psicopatiche?) che nulla hanno a che fare con la necessità e l'utilità dell'uso dell'automobile.

La mia professione esige l'uso dell'automobile perché i lavori da dirigere difficilmente stanno a cento metri da casa, ma quando mi è possibile io uso le gambe, il che giova alla mia salute, e l'autobus che, tutto sommato, è, anche, economico e che potrebbe renderci servizi migliori se diminuisse il numero delle auto in circolazione, aumentasse quello dei bus, e si organizzasse il servizio dei «minibus».

L'automobile oggi, non è più un prodotto della «civiltà» è divenuto piuttosto, il mezzo che conduce... alla inciviltà!

L'Avv. Maniscalco, il «patito» dell'«Olivuzza», nel suo intervento ha detto con una frase lapidaria: «sulle striscie o si sta attenti o si muore»!

Infatti gli automobilisti che si fermano alle striscie, nella nostra bella Palermo, li possiamo contare sulle dita di una sola mano! Evidentemente questo atto d'inciviltà per quei «cafoni», che pare, siano nati col fondo dei pantaloni incollato alla poltrona della loro auto!, costituisce un elemento di «prestigio»! mentre è solamente un'assenza di educazione civica.

Non si può pretendere la presenza di un vigile ad ogni incrocio ma penso che si potrebbe organizzare (togliendone qualcuno addetto ad impegni... non del tutto d'ufficio) un servizio a «sorpresa» per «beccare» gli ineducati.

Poichè la grande massa dei cittadini, ormai si sposta in auto, la larghezza dei marciapiedi, in molte strade si potrebbe ridurre, sensibilmente ed ove possibile, a vantaggio della parte carrabile, limitandone, cioè, la sua funzione a quella di «salvagente» per i rarissimi pedoni, sempre in pericolo di vita (!), come è stato, già, fatto in un tratto della via Sammartino e nella via Pignatelli Aragona.

Il Prof. Carini ha accennato ai ciclomotori, con interessanti riferimenti, ma non ha messo in evidenza quanto da qualche tempo, si rileva frequentemente. I ciclomotori si sono auto-autorizzati a serpeggiare, anche, sui marciapiedi, già ridotti dall'invasione degli avantreni delle auto in posteggio! Il commento è superfluo! ma non posso fare a meno di ricordare la campagna pubblicitaria dell'industria relativa: «Niente targa! niente patente di guida!!! (Il che autorizza i giovincelli maleducati, a fare non solamente il loro comodo, ma perfino, gli sberleffi all'eventuale, rarissimo vigile, che pensasse, almeno, di redarguirli!».

In una mia recente comunicazione, accennai al fastidio dei rumori ed al numero dei decibel, abbondantemente superati, rispetto al numero di quelli che non risultano nocivi all'uomo e, pertanto, per brevità, non riaffronterò l'argomento.

Un argomento che, invece, ritengo non sia lecito accantonare, sotto lo specioso motivo del costo, è quello che riguarda l'impianto della «Metropolitana» non solamente per la necessità ma per l'urgenza di provvedere.

I sensi unici, le varie piccole risorse più o meno intelligenti e così via... sono, ormai, da considerare « pannicelli caldi » perché non sono in grado di risolvere i problemi del traffico che divengono, di giorno in giorno, sempre più assillanti.

La « Metropolitana » si dovrà fare e si dovrà fare prestissimo prima che si rimanga presi per la gola.

Si è fatto qualche accenno ai costi preventivati ed al consuntivo ad opere ultimate. Sono cifre da fare accapponare la pelle ma la metropolitana s'« ha da fare » prima che il traffico resti paralizzato con le inverosimili conseguenze che ne potranno sorgere e che moltiplicheranno i danni e le spese.

La svalutazione della moneta è un fenomeno che abbraccia un po' tutti e non ci autorizza, però a rinunciare alle attrezzature indispensabili per risolvere i problemi del traffico.

Quand'ero ragazzino c'erano in circolazione il centesimo ed il baiocco, monetine di « bronzo » che oggi hanno, solamente, valore storico e di mercato per i collezionisti.

Se solamente per salire in ascensore, per non fare la fatica di salire le scale, occorre, oggi, una moneta da 10 lire e, talvolta, da venti lire, a me sembra logico che anzicchè una somma di milioni di lire per realizzare la « Metropolitana » si dovranno spendere dei miliardi che corrispondono, appunto, ai milioni, da tempo, preventivati ma, ciò non può escludere che l'opera si dovrà portare a compimento ed ove se ne volesse procrastinare l'inizio, anzicchè miliardi si dovranno spendere trilardi e tetralardi, per la svalutazione progressiva, ma... non perderemmo di godere, già, di un servizio resosi, ormai, indispensabile per lasciarne godere, solamente i nostri nipoti che criticerebbero, certamente, la nostra mancanza di senso pratico e l'assenza di una visione avveniristica che condannerebbero come, oggi, la condanno io stesso.

Ing. Carlo Catalano, Ingegnere Capo del Genio Civile di Palermo :

Desidero anzitutto ringraziare il Sig. Presidente ed il Sig. Sindaco per avere indetto e per essere intervenuto a quest'incontro.

Ma per quanto personalmente sentito, questo mio ringraziamento accanto alla componente puramente convenzionale, comprende due motivazioni che ritengo ben più sostanziali, sia perchè tale incontro pone in essere un modo diverso di concepire i rapporti tra i responsabili dell'Amministrazione e gli utenti della strada e cioè la generalità dei cittadini, e sia per l'evidenziazione del processo di formazione delle pubbliche determinazioni sull'argomento che, inevitabilmente, ne consegue.

Non che si tratti di alcun che di nuovo; a convegni, congressi, e, prima fra tutti sull'argomento, alla conferenza del traffico e della Circolazione di Stresa, siamo in molti ad essere intervenuti, anche fra quelli che stiamo attorno a questa tavola.

Ma quì lo spirito è ben diverso, perché la presenza stessa o contemporanea dei maggiori esponenti responsabili della pianificazione del settore — quale fatto scientifico di studio —, della programmazione — quale volontà politica di operare in un certo modo —, ed infine degli organi esecutivi, fra i quali io stesso mi identifico, che dall'incontro, appunto tra pianificazione e programmazione traggono indirizzo al loro operare, assi-

mila quest'incontro, più che ad ogni altro del genere, a quella istituzione consueta dal diritto pubblico anglosassone, e che si chiama « hearing » — udienza — ma che non trova applicazione qui da noi.

E mi sia qui consentito — per inciso — di infrangere la riservatezza dell'amico Prof. Tesoriere, per ricordare che proprio a Lui dobbiamo, in Sicilia, il primo tentativo di avviare in tal senso un discorso ragionevole e serio nel settore stradale — circolazione e traffico compresi — nel suo primo Convegno di Siracusa.

Ho detto ragionevole e serio per due motivi: il primo perché l'utente della strada è ormai troppo esasperato dagli inconvenienti che deve quotidianamente sopportare, per accontentarsi delle spiegazioni di tipo tradizionale e cioè dell'inefficienza della burocrazia, della mancanza dei fondi, od altre del genere; il secondo perché la paralisi per congestione verso la quale anche a Palermo come altrove ci stiamo avviando, rende la programmazione di questo settore, un fatto troppo serio perché la si lasci fare agli specialisti della tecnica o dell'amministrazione.

La programmazione infatti, per il fatto stesso di sua natura, di non poter assumere un carattere coercitivo, ha bisogno di superare ogni prova del più largo ed aperto dibattito, per acquisire suggerimenti, modifiche e addirittura inversioni, ma in sostanza, ogni consenso necessario e sufficiente per ogni sua articolazione democraticamente accettabile.

La presenza del Socio Dott. De Martino, non mi esime dal dovere di dare atto a questo riguardo del suo pensiero in tal senso, pensiero che risale al 1965, ma dal quale ancor oggi, non ho motivo di dissentire.

Il fatto è che di tali argomenti si è ormai indotti a parlare con eccessiva disinvoltura, senza pensare cioè alle migliaia di vite ed alle centinaia di miliardi che ogni anno bruciano nel nostro traffico stradale e cittadino, nella più perfetta fede poichè — penso — nessuno guida o dispone per uccidere o per danneggiare se stesso, la sua famiglia, il suo prossimo.

Ma la buona fede non basta, quando ci si deve richiamare a fatti tecnici.

Qui non c'è nessun Ing. Haussmann che inventò l'Etoile e nessun Napoleone che gli accordò mezzi e fiducia per realizzarla: qui resta solamente il fatto, che circolazione e traffico della città di Palermo, e del suo centro storico — in particolare, sono rimasti prevalentemente ancorati al concetto del cardo e del decumano, e cioè degli accampamenti di Giulio Cesare, regolamentati da percorrenze rigorosamente ortogonali.

Ho detto al Sig. Presidente che uno dei meriti di una tavola rotonda sull'argomento consiste nell'aver evidenziato il concetto di « ring », di anello a percorrenza circolare nella circolazione cittadina, ma l'imperversare di sensi di traffico ortogonali mi induce a sottolineare tale conservazione, tanto più che, anche con l'incremento della foresta di semafori — appartenenti ormai all'archeologia del traffico e della circolazione — non si consegue alcun apprezzabile miglioramento, ovviamente condizionato dallo incremento delle velocità medie delle percorrenze e non, all'inverso, da quello delle soste più o meno studiate o sincronizzate. Il fatto è che le difficoltà obbiettive effettivamente sussistono e non è senza consapevolezza che ne considero il prevedibile accentuarsi in un non troppo lontano futuro, ove non se ne contrasti adeguatamente l'aggravarsi.

Premesso che il problema della congestione del traffico urbano specie nei centri storici non si risolve con una metropolitana, qualche parcheggio, con le tangenziali o la regolamentazione delle soste o dei movimenti, ma

con il complesso di tutti questi interventi considerati però in un unico contesto operativo, il problema di fondo rimane quello *della ottimizzazione del rapporto fra trasporto pubblico e privato*, tenuto conto delle caratteristiche del tessuto urbano e della popolazione che vi opera. Non ho esperienza di gestione di servizi municipali per poter esprimere il mio avviso in materia dopo averne rilevato la preminenza, tanto già che ritengo che l'argomento non verrà trascurato nel corso di quest'incontro.

Mi preme tuttavia di esprimere il concetto che l'istituzione di qualche senso unico o l'inversione di qualche senso di percorrenza in un sistema di traffico ortogonale, non modifica sensibilmente nè i dati del problema nè i gravami che l'utente della strada deve sopportare — mentre, all'inverso, il potenziamento di alcune direttrici essenziali — come proprio in questi giorni, altre città stanno effettuando — deve costituire la premessa per ogni possibile miglioramento delle condizioni attuali, senza pregiudizio delle realizzazioni future ed al fine di rendere attuabile ogni modifica alla regolamentazione attuale.

Ma di qui nasce la prima di quelle che voglio esprimere non come indicazioni sia pur di larga massima, ma solamente come possibili ipotesi di studio e di lavoro, e in quanto tali, bisognevoli di verifica sia sotto il profilo della pianificazione che sotto l'aspetto della programmazione.

E l'ipotesi è che molti dei concetti esposti dal Prof. Tesoriere nella sua pianificazione futura su livelli sotterranei o sopraelevati, possano servire anche in epoca di attuazione ed a livelli di scorrimento attuali, di ispirazione, a provvedimenti del settore, sia nel senso di possibili, auspicabili opere suscettibili di sollecita realizzazione, e sia nel senso della istituzione o miglioramento di percorrenze prestabilite.

Prima fra tutte le opere, si impone l'adeguamento ed il potenziamento della cinconvallazione, e soprattutto delle numerose ma esigue radiali che vi si innestano, e se tale è la mia convinzione, anche a prezzo di portar vasi a Samo, non vedo perché ad essa debba negarsi, di contribuire a quel processo di formazione delle pubbliche determinazioni sull'argomento al quale ho inizialmente accennato.

La ristrutturazione globale delle linee del traffico urbano, sulla base di una effettiva preferenzialità delle percorrenze di tipo spiraliforme, che consenta cioè di passare con gradualità dal circuito del nucleo storico alla tangenziale svincolante, magari per limitati settori appoggiati alla radiali attualmente prevalenti, (Corso Calatafimi, Via Leonardo Da Vinci, Viale Lazio) non mi sembra un'ipotesi immeritevole di esame.

Ma qui si pone in luce un altro punto, e cioè il fatto che i problemi stradali, sia nel senso di opere da fare, sia in quello dei provvedimenti da adottare, non ammettono una soluzione statica, ma solamente soluzioni ragguagliabili a quelle di un equilibrio dinamico, condizionato cioè non soltanto alla evoluzione a lungo termine dei dati di partenza cui la pianificazione estrapolando si riferisce, ma dall'equilibrio di forze variabili con continuità nel tempo, e per il traffico, addirittura alternative nelle ventiquattrore, forze che in definitiva sono quelle che in maggior misura lo utente della strada patisce.

Mi sia consentito di materializzare il concetto.

La Città di Palermo, come tutte le altre del resto, è investita da un traffico centripeto in certe ore e centrifugo in certe altre; con la conseguenza di un intasamento insopportabile anche se di breve durata in una certa strada, anche se dotata di percorrenza a senso unico, cui fa riscontro la

contemporanea assenza di traffico nella sua parallela organizzata a senso inverso.

Al riguardo non mi sembra impensabile adottare anche qui quello che alcune città americane hanno adottato, canalizzando con pochi uomini e qualche cono di gomma un traffico preferenziale centripeto su percorsi prestabiliti, salvo ad incanalarlo, in senso opposto, al manifestarsi qualche ora dopo dell'inversa esigenza sulla medesima via; un altro degli accorgimenti di tal genere adottati, consiste nell'interdire il traffico in certe strade ed in certe ore disattivando itinerari che reggono soltanto nelle ore di magra o di morbida, ma risultano del tutto inidonei al traffico di punta.

Si tratta — si ripete — di soli ipotesi di studio e di lavoro, che tuttavia mi sembra possano acquisire maggior considerabilità in dipendenza del pressochè generale fallimento, su scala mondiale, del così detto « time sharing » o sfalsamento degli orari delle varie categorie (studenti, bancari, impiegati, esercenti, ecc.) che, prospettato da alcuni studiosi quale un mezzo per ridurre il fenomeno della congestione, non soltanto nel settore del traffico e della circolazione, ma anche in quello dell'organizzazione del tempo libero e delle ferie per il quale era stato inizialmente proposto, ha finito con l'incontrare tante motivate obiezioni e con lo scontrarsi con tanti interessi legittimamente consolidati, da meritarsi una classificazione più tra le utopie che tra le cose utilmente fattibili.

Ma anche qui il problema si sposta, in quanto presuppone livelli di osservanza ai quali solo da poco e molto faticosamente ci stiamo avvicinando, più per evoluzione naturale dell'utente della strada che per fatto di educazione impartita.

Che in questo settore ci sia ancora moltissimo da operare, sia nel senso statico — leggi posteggi — sia come concezione dinamica di opere da fare, di provvedimenti da adottare, o di insegnamenti da impartire, è una considerazione ovvia, ma che tuttavia non si esime dal dovere di evidenziare, come hanno mostrato le molte campagne che il Ministero dei Lavori Pubblici ha intrapreso per un miglior traffico in Italia, che una corretta circolazione più che un fatto di costume, è la traduzione elementare e specifica del principio del « nemini laedere » da cui discende la conseguenza che ogni regolamentazione al riguardo non è una limitazione al diritto individuale di movimento del cittadino, ma un modo di tutelare la sua libertà, contestualmente con quella di tutti gli altri.

Sono infatti gli uomini che circolano servendosi di un mezzo, e non veicoli che si muovono con persone dentro, per cui è verso l'utente della strada e non verso il suo mezzo, che ogni cura deve essere prevalentemente rivolta. Ed una certa evoluzione qualitativa, anche se non facilmente rilevabile in quanto soffocata dall'enorme sviluppo quantitativo, a mio avviso, nel settore si è di già verificata, e con l'avanzarsi delle generazioni « nate con l'automobile », andrà sempre più ad accentuarsi.

Per altro verso, vasti movimenti di pensiero sotto i più disparati aspetti non esclusi quelli psicologici, ecologici ed urbanistici, hanno denunciato un preoccupante progredire del fenomeno di disumanizzazione del nostro ambiente.

I due fenomeni sono correlati, e da questa correlazione nasce, qui come ipotesi di studio, ma altrove come provvedimenti già adottati, il tentativo di contemperarli reciprocamente, per quanto possibile, a mezzo dell'istituzione di isole di traffico predefinito e specializzato.

A qual livello ed in qual misura tale temperamento sia localmente possibile, è un problema quantitativo che esorbita dal tema di quest'incontro; ma che si tratti di cose fattibili sotto il profilo di un pubblico generale interesse, mi sembra sia fuori discussione.

Ma se mi sono dilungato sulla metodologia del settore, sulle caratteristiche del traffico cittadino, sulla necessità della sua ristrutturazione globale, nelle linee essenziali, tenute presenti le correlazioni di contestualità con i diritti, con le opere e con il problema dei trasporti, secondo un equilibrio dinamico è perché a mio avviso, la soluzione del problema, qualunque essa sia, è da raggiungersi attraverso la derivazione consequenziale dalle premesse di fatto, se vogliamo che la città riprenda coscienza della propria cittadinanza e, soprattutto, della sua dimensione umana.

Ringrazio per il cortese ascolto, ma ancor più per la partecipazione dimostrata a questi problemi.

Ing. Aurelio Di Bartolo, Capo Ripart. LL.PP. del Comune :

Il problema della congestione del traffico, connesso da un lato allo incremento numerico degli autoveicoli e dall'altro alla insufficienza delle reti stradali, fenomeno fino a qualche tempo fa esclusivo delle grandi città industriali, è ormai divenuto di pesante attualità per tutti i nuclei urbani; gli ingorghi, le perdite di tempo, la bassa velocità media dei mezzi meccanici sono mali crescenti della circolazione, mali che andranno sempre più aggravandosi con l'aumento del numero dei veicoli circolanti e con il naturale e continuo incremento della popolazione della città.

Le statistiche sulle condizioni in cui avviene la circolazione nella rete dei vecchi centri urbani parlano un linguaggio chiaro in se e chiaramente pessimistico per il domani; è qui sufficiente rilevare che a causa del traffico sempre maggiore e delle possibilità effettive di circolazione conseguentemente sempre minori, si sta arrivando a grandi passi verso la paralisi del movimento veicolare entro i centri delle nostre antiche città, in quanto il numero dei mezzi di trasporto supera la capacità possibile delle strade e quelle delle aree adibite a luoghi di sosta.

E' inutile nasconderci che a Palermo, come in un qualsiasi altro grosso centro urbano, siamo evidentemente non lontani dalla possibilità di dovere assistere a breve scadenza alla trasformazione dell'attuale stato di congestione del trasporto e del traffico in stato di completa paralisi, e che tale situazione potrà coinvolgere in modo decisivo la vita quotidiana, l'equilibrio economico, la condizione sociale ed ambientale della nostra Città.

Enorme, d'altra parte, è il peso economico, il costo globale della gestione in termini di progressiva diminuzione della velocità commerciale, di ore lavorative perse, di crescente disavanzo dell'azienda municipalizzata di pubblico trasporto, di usura dei veicoli e di consumo di carburanti; a ciò inoltre deve aggiungersi il non meno grave costo economico-sociale degli incidenti, degli inquinamenti, del deterioramento della salute pubblica e dell'ambiente.

Anche se il fenomeno assume nelle varie città italiane aspetti e proporzioni diversi, non v'è dubbio che per evitare la paralisi della circolazione i possibili interventi validi nei grossi centri urbani sono i seguenti:

a) creazione, ove possibile, di infrastrutture idonee a recepire l'ingente volume di traffico;

b) creazione di ampi parcheggi nelle zone limitrofe alle principali vie di scorrimento;

c) formulazione di una opportuna normativa urbanistica che consenta di provvedere al dislocamento ed alla strutturazione dei poli di attrazione del traffico (uffici amministrativi, commerciali e direzionali) in zone esterne al vecchio centro, recuperando finalmente quest'ultimo alla residenza ed a funzioni rappresentative, culturali, e commerciali-artigianali selezionate;

d) ristrutturazione ed ammodernamento delle reti di trasporto pubblico urbano in modo da assicurare rapidi spostamenti con il minimo costo, creando effettivamente una alternativa valida all'uso del mezzo di trasporto privato;

e) creazione di una eventuale rete di trasporti pubblici in sede propria (metropolitana).

I vari interventi o provvedimenti per decongestionare il traffico adottati in quest'ultimo decennio nelle principali città italiane (itinerari e precedenza, onde verdi, zone disco, corsie riservate, zone verdi, isole pedonali) anche se hanno consentito e possano consentire per qualche altro anno la circolazione nei centri urbani non sono da soli in grado di impedire la paralisi ma soltanto di ritardarne l'avvento.

Appare chiaro quindi che in una saggia politica del traffico occorre provvedere, oltre che all'adozione dei soliti e tanto discussi provvedimenti temporanei surrichiamati, alla realizzazione di un programma di opere e infrastrutture, che, possa offrire una valida soluzione del problema, anche se costringerà ad affrontare rilevanti impegni finanziari.

L'Amministrazione comunale si è impegnata attivamente per risolvere i problemi del traffico.

Basta esaminare l'elenco delle opere programmate nel settore della viabilità in questi ultimi anni, per accorgersi che non solo si è preoccupata di avviare a completamento la rete della grande viabilità prevista dal P.R.G. ma addirittura ha cercato di prevedere una serie di infrastrutture di particolare importanza dirette ad eliminare le cause di taluni gravi inconvenienti che rendono difficoltosa la circolazione veicolare urbana.

Nella sua brillante relazione il Prof. Tesoriere ha fatto un breve riferimento alle più importanti infrastrutture programmate dall'Amministrazione in questi ultimi anni.

Mi corre l'obbligo, quale responsabile del settore dei LL.PP. e del traffico dell'Amministrazione Comunale, di soffermarmi su tale argomento anche perché non si tratta di una serie di proposte isolate ma bensì di un ben preciso programma di opere formulato dall'Amministrazione Comunale per risolvere i problemi della circolazione urbana.

Non era ancora operante la legge 1042 del 20-12-1969 per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie metropolitane, quando l'Amministrazione comunale ha affidato ad un Comitato di tecnici l'incarico di redigere il progetto di massima per la metropolitana di Palermo.

Grazie alla tempestività dell'Amministrazione, il Comune di Palermo ha presentato per primo il progetto al Ministero dei Trasporti e la Città di

Palermo risulta, secondo le priorità stabilite dal C.I.P.E., al secondo posto nel secondo piano di interventi da realizzare nel quinquennio 1971-1975.

Con la costruzione della metropolitana potrà darsi un incisivo contributo alla soluzione del problema del traffico urbano; si potranno consentire, infatti, nel modo più celere gli spostamenti senza rimanere vincolati alla caotica circolazione autoveicolare di superficie.

Altre concrete realizzazioni sono state programmate per migliorare la circolazione veicolare di superficie:

— E' stato redatto il progetto di massima, ed è in corso di redazione il progetto esecutivo per il completamento della strada di circonvallazione.

Tale progetto che prevede una spesa di L. 36.000.000.000 il cui finanziamento è stato promesso dalla Cassa del Mezzogiorno comprende oltre le 4 carreggiate previste dal Piano Regolatore:

a) La realizzazione di nodi selezionati nei punti di innesto con le due autostrade per Punta Raisi e per Catania;

b) una strada sopraelevata nel tratto in cui la circonvallazione viene interessata maggiormente dal traffico urbano (tratto compreso tra il ponte sul fiume Oreto e la zona industriale di S. Lorenzo);

c) la realizzazione di nodi selezionati a livelli sfalsati in corrispondenza degli incroci con le principali vie di penetrazione della città.

E' stato redatto il progetto di massima ed è in corso di redazione il progetto esecutivo per la sistemazione della circonvallazione interna che delimita praticamente le vecchie zone dei quattro Mandamenti.

Detto progetto la cui spesa di L. 5.000.000.000 sarà finanziata con i fondi della legge regionale n. 48, prevede:

a) la creazione di una doppia carreggiata continua nell'intero anello viario comprendente le vie: Re Ruggero, Tukory, Piazza G. Cesare, Via Lincoln, Foro Italico, Via Cala, Via Francesco Crispi, Via Cavour, Via Volturno, Piazza V. E. Orlando, Corso A. Amedeo, Via Veloce.

b) la creazione di un sottovia in Corso Tukory nel tratto tra Via Marinuzzi e Piazza G. Cesare;

c) la creazione di un nodo a 2 livelli in Piazza XIII Vittime;

d) la creazione di un sottovia in corrispondenza di Piazza Indipendenza;

e) la creazione di un sottopassaggio veicolare in Corso A. Amedeo in corrispondenza dell'incrocio con Corso C. F. Aprile.

La circonvallazione interna dovrebbe assolvere le seguenti funzioni:

a) collegamento fluido e rapido tra i quartieri della città siti a sud e a nord dei quattro Mandamenti;

b) Collegamento rapido per linee esterne tra i vari quartieri dei Quattro Mandamenti;

c) limitazione dell'attraversamento dei Quattro Mandamenti alle sole esigenze interne;

d) collegamento rapido della zona universitaria del Parco d'Orleans ai quartieri Nord-Occidentali della Città.

Oltre le succitate opere, l'Amministrazione ha programmato sempre al fine di risolvere taluni gravi problemi del traffico:

A) La realizzazione della « Via Veloce » dal nodo di Tommaso Natale a Piazza Indipendenza.

Tale arteria, già prevista dal P.R.G. vigente, quale elemento fondamentale della viabilità cittadina, assolverebbe la funzione di collegamento rapido interno tra i vari quartieri della Città nella direzione Sud-Nord. La sua realizzazione si ritiene possa contribuire a rendere più agevole il traffico lungo l'asse longitudinale della città.

Sono stati redatti già i progetti esecutivi per la realizzazione dei tronchi compresi tra Villa Adriana e fondo Raffo, Via Dossuna e Piazza Indipendenza e Via Mario Muta e Via Imera.

La spesa per i suddetti tronchi è stata già finanziata dall'Assessorato Regionale LL.PP., si procederà all'appalto dei lavori in questi giorni.

Per la spesa occorrente per la costruzione dei rimanenti tronchi compresi tra Fondo Raffo e Tommaso Natale, Via Giusti e Via D. Costantino, Via Cantore e Piazza Lolli e per lo elargimento e completamento dei tronchi esistenti, l'Amministrazione ha previsto di contrarre un mutuo con la Cassa DD.PP. nella misura di L. 3.430.000.000.

B) La costruzione di un sottovia veicolare sull'asse di via Notarbartolo nel tratto compreso tra la via Terrasanta e la Via Sampolo.

L'opera è indispensabile per assicurare la continuità dei collegamenti cittadini, in direzione Nord-Sud, resi oggi precari dallo sbarramento costituito dalla Via Notarbartolo che convoglia verso il centro, dalle zone site ad ovest, un rilevante volume di traffico.

E' stato già redatto il progetto esecutivo di un primo stralcio dell'importo di L. 1.800.000.000.

Per la realizzazione delle opere del suddetto lotto si prevede il finanziamento con i fondi derivanti dai provvedimenti legislativi regionali (legge 22) mentre per il completamento dell'opera si prevede di contrarre un mutuo con un Istituto di credito.

— Altra importante arteria programmata dall'Amministrazione è costituita dalla superstrada che dovrebbe collegare il Porto con la Stazione di Brancaccio, la Circonvallazione e la zona industriale.

Il progetto di massima inviato alla Cassa del Mezzogiorno prevede una superstrada svolgentesi in parte in sotterranea ed in parte in sopraelevata, con tracciato totalmente svincolato dalla viabilità urbana lungo il percorso.

Tale arteria consentirebbe:

- A) un rapido collegamento del porto con la zona industriale e la circonvallazione;
- B) la separazione del traffico da e per il porto del traffico locale urbano;
- C) un miglioramento della circolazione veicolare urbana nelle zone interessate oggi dai due tipi di traffico.

— Due importanti arterie di penetrazione alla città sono state programmate dall'Amministrazione, l'una con tracciato in asse alla Via Brasa e l'altra con tracciato in asse alla Via Grazia.

I progetti esecutivi delle due grandi ed importanti arterie, già redatti dalla Ripartizione dei LL.PP. sono in corso di esame presso l'Assessorato Regionale LL.PP. che dovrebbe finanziarne la spesa con fondi derivanti da provvedimenti legislativi regionali.

— Altre due importanti arterie previste dal P.R.G. sono state programmate dall'Amministrazione ed esattamente la via delle Alpi e la Via Galileo Galilei. La realizzazione delle suddette vie comporterà sicuramente un notevole beneficio al traffico delle arterie longitudinali almeno per il tratto compreso tra Via Notarbartolo e Via Lazio.

La Via delle Alpi è in corso di ultimazione.

Per la Via Galileo Galilei si attende che l'Assessorato Regionale LL.PP. finanzi la spesa dato che il progetto esecutivo redatto dalla Ripartizione LL.PP. è stato approvato dal C.T.A. presso la Regione Siciliana.

— Numerosi piccoli interventi atti a migliorare la circolazione veicolare urbana sono stati programmati dall'Amministrazione.

Si ricordano :

a) La realizzazione della seconda carreggiata di Via Francesco Crispi in corrispondenza di Piazza XIII Vittime;

b) l'elargimento dello sbocco di Via Tunisi;

c) l'elargimento della Via Messina Marine sfruttando l'ex area ferroviaria della linea per Corleone;

d) lo sfondamento della Via Marconi;

e) l'elargimento del tratto terminale di Via Sampolo;

f) la sistemazione di Via Francesco Crispi da Corso Scinà a Via E. Albanese;

g) l'elargimento di Corso dei Mille in corrispondenza di Piazza Scaffa;

h) l'abbattimento della casupola che ostruisce lo sbocco di Via Palagonia su Piazza Ziino.

Parte dei succitati interventi che consentono di migliorare le condizioni della circolazione veicolare, sono già stati realizzati, parte sono in fase di realizzazione, parte in corso di progettazione.

Sempre con la stessa finalità l'Amministrazione ha programmato una serie di interventi per la realizzazione di infrastrutture viarie atte a risolvere i più urgenti problemi del traffico cittadino prevedendone il finanziamento con mutuo da contrarsi con Istituto di Credito.

Tali interventi riguardano :

a) la costruzione di una via di accesso all'Ospedale Civico. Tale intervento assicurerebbe all'Ospedale un rapido accesso oggi strozzato nelle strettoie di Via Monfenera e di Via Montegrappa;

b) la creazione di un collegamento rapido con la zona del Porto delle zone a monte di Via Libertà sull'asse di Via Catania - E. Albanese mediante un sottovia in corrispondenza della Via Libertà;

c) il completamento della Via Autonomia Siciliana nel tratto tra Piazza Generale Cascino e Via Libertà. La realizzazione di tale opera assicurerebbe il diretto ed efficiente collegamento tra le zone Nord-Est della Città e la Via Libertà, così da evitare il vizioso giro oggi necessario lungo le direttrici di Via Montepellegrino, Via Duca della Verdura, Via Sampolo, Via Imperatore Federico;

d) la costruzione di una serie di sottopassaggi pedonali nelle principali vie e piazze del centro cittadino.

Ritengo che l'attuazione di tale programma di opere potrà risolvere se non nella sua interezza ma per la massima parte i problemi della circolazione urbana.

Anche se talune opere elencate sono in fase di appalto e quasi tutte sono coperte da finanziamento o da promessa di finanziamento, è da rilevare che i tempi di attuazione ovviamente sono molto lunghi.

Stando così le cose, anche se taluni provvedimenti parziali non risolvono in modo completo i problemi del traffico urbano, è chiaro che la loro adozione si rende, intanto, utile e necessaria per migliorare l'attuale circolazione che come si è detto da tempo manifesta gravi congestioni in più punti della città.

Oggi la città in talune ore viene soffocata da veicoli in sosta e da veicoli in movimento, in una circolazione sempre più caotica, che finisce con il coinvolgere anche i mezzi di trasporto pubblico, condannati così alla inefficienza sociale ed ad una sempre più pesante passività economica.

E' vero che il centro storico ne risente le maggiori conseguenze dato che per la concentrazione delle attività direzionali e commerciali e per la sua posizione, esso richiama enormi volumi di traffico che non possono essere assorbiti dalla struttura viaria, concepita per ben diverse esigenze, ma è anche vero che questa realtà interessa non più soltanto il centro storico ma si riproduce e coinvolge oggi diversi quartieri della città e tende ad estendersi sempre più a macchia d'olio sull'intero territorio urbano.

Per migliorare le condizioni dell'attuale circolazione e garantire le mobilità in questi prossimi anni, nelle more della realizzazione delle infrastrutture programmate, la Amministrazione intende adottare una serie di provvedimenti tendenti a raggiungere i seguenti obiettivi:

- A) Disincentivazione dell'uso non economico dell'auto privata particolarmente negli spostamenti casa-lavoro e viceversa.
- B) Priorità del mezzo di trasporto pubblico.
- C) Razionalizzazione dell'uso delle strade e creazione di parcheggi.
- D) Ammodernamento degli impianti semaforici.

A) — DISINCENTIVAZIONE DEL TRASPORTO PRIVATO

Mi sembra doveroso precisare che quando si parla di disincentivazione, evidentemente, ci si intende riferire al mezzo privato come mezzo di trasporto casa-lavoro e viceversa o come mezzo di comodo.

Non si vuole naturalmente, ne si può, disconoscere la utilità e la necessità dell'uso dell'autoveicolo privato in tutte quelle determinate circostanze nelle quali esso rappresenta uno strumento insostituibile di lavoro.

Si vuole in effetti contrastare l'uso indiscriminato del mezzo privato per favorire quella parte dello stesso che si traduce in un traffico operativo e di pubblica utilità.

Si cercherà quindi di assicurare, compatibilmente con le esigenze di traffico, le migliori condizioni di mobilità, di accesso, di sosta per carico e scarico ai veicoli commerciali e di trasporti merci (la cui funzione pubblica non sfugge) nonché a tutti gli automezzi di Aziende ed Enti vari di pubblico servizio ed utilità.

B) — PRIORITA' DEL TRASPORTO PUBBLICO

La disincentivazione del trasporto privato pendolare evidentemente va condizionata al potenziamento ed all'ammodernamento del trasporto pubblico, dovendo l'uso del mezzo collettivo essere concretamente competitivo, in modo da offrire una valida alternativa all'uso del mezzo privato.

Evidentemente un sicuro risultato può essere raggiunto assicurando al mezzo pubblico sedi proprie in modo da ridurre i tempi di percorrenza e non risentire degli effetti della circolazione privata.

E' stata recentemente nominata una sottocommissione al traffico per lo studio di un piano per la ristrutturazione del sistema dei trasporti pubblici.

C) — RAZIONALIZZAZIONE DELL'USO DELLE STRADE

Le principali arterie urbane di circolazione, oggi non consentono un assorbimento di traffico pari alle loro effettive capacità per la tollerata utilizzazione parziale della carreggiata a posteggi.

E' chiaro che per le suddette arterie chiamate ad incanalare in determinate ore di massimo flusso ingenti volumi di traffico, la riduzione della capacità di movimento di veicoli determina gravi intralci ed è motivo di congestione di traffico.

Si rende necessario, quindi, restituire alle correnti veicolari di traffico privato e pubblico le intere carreggiate delle suddette arterie, consentendo la sosta nella limitrofa viabilità secondaria od in opportune aree limitrofe destinate a parcheggio.

Peraltro, dovendo le suddette arterie assicurare alle correnti veicolari elevate velocità commerciali, si prevede inoltre l'adozione di una serie di provvedimenti (diritto di precedenza, divieto di attraversamento da parte delle correnti secondarie, fermate consentite in zone opportunamente attrezzate, divieto di scavi durante le ore diurne etc.) in modo da eliminare le principali cause di rallentamento della circolazione.

Evidentemente la restituzione delle carreggiate stradali ai veicoli in movimento e (diciamolo pure) dei marciapiedi ai pedoni è legato alla risoluzione del problema dei parcheggi.

L'Amministrazione, come farà presente il Sig. Sindaco, ha già programmato la realizzazione di una serie di parcheggi sotterranei in più punti della città.

D) — AMMODERNAMENTO DEGLI IMPIANTI SEMAFORICI

E' nei programmi dell'Amministrazione l'ammmodernamento degli impianti semaforici della città con creazione di una nuova rete con impianti centralizzati atti alla regolazione semaforica automatica e coordinata di zone più o meno estese. Si prevede l'adozione di un nuovo sistema, già adottato in alcune città italiane, con centrale di comando con elaboratore e rilevatore di traffico con spira immersa nella pavimentazione stradale.

L'Amministrazione intende raggiungere gli obiettivi precedentemente richiamati con un piano di interventi coordinato e basato su indagini approfondite.

Giova far presente che i provvedimenti previsti in tale piano non sono da considerare soltanto temporanea alternativa alle previsioni del programma delle infrastrutture già illustrato, ma anche provvedimenti integrativi al suddetto programma al fine di assicurare un miglior grado di mobilità.

E' chiaro che l'Amministrazione, nelle more della redazione del piano definitivo di interventi coordinati, per risolvere taluni problemi settoriali urgenti, ha adottato e continuerà ad adottare provvedimenti di emergenza, come quelli recentemente promossi dalle sottocommissioni al traffico ed in corso di adozione.

Giova ricordare che tali provvedimenti, anche se evidentemente non possono rientrare in un piano ancora in corso di studio, prevedono il pieno rispetto delle direttive che l'Amministrazione si è prefissa di seguire per raggiungere gli obiettivi sopra richiamati.

Prof. Tesoriere :

Chiedo scusa se ritorno a parlare del solito problema, questa volta sarò più sintetico.

I problemi del traffico sollecitano un po' la curiosità di tutti perché oggi coinvolge tutta la nostra vita, le nostre attività e incomincia a diventare anche un problema seriamente economico.

Comunque io ritengo che qui bisognerebbe fare un punto fermo, e vedere, specialmente data la presenza del Sindaco, l'indirizzo che l'Amministrazione comunale dovrebbe prendere per risolvere i nostri problemi.

C'è tutta una serie di problemi a cui ha accennato il Prof. Ugo in maniera magistrale ed è indubbio che questi possano trovare delle soluzioni rapide e soddisfacenti. Ma resta il grosso problema di fondo. Come risolverlo?

Nella relazione che ho fatto la volta scorsa, ho parlato un po' dell'aumento di traffico che abbiamo avuto e che avremo.

Tutto questo impone che i problemi vanno affrontati e risolti con tempestività perché altrimenti rimarremo soffocati dalla nostra stessa circolazione caotica.

Sono qui presenti i funzionari dell'Amministrazione Comunale, e, quindi, meglio di me Vi potranno dire quello che è stato fatto o che si sta per fare, volevo, però, dire qualcosa di diverso a proposito di quelli che noi chiamiamo problemi contingenti o risolvibili immediatamente.

Nella soluzione di questi problemi, bisogna dare delle priorità e la priorità fondamentale è quella del servizio pubblico.

Fare in modo, cioè, che il servizio pubblico abbia delle possibilità preferenziali rispetto all'automobilista privato; allora è necessario provvedere ad un irrobustimento del servizio pubblico, un irrobustimento non come numero di mezzi, ma con l'aumento delle velocità commerciali. Strade preferenziali, quindi, per i servizi e questo, credo, possa essere uno degli indirizzi che si possono prendere con una certa facilità.

Un altro punto su cui non mi sono fermato la volta scorsa è quello della possibilità di rendere più elastici gli impianti semaforici.

Questi, attualmente nella nostra città, sono quasi tutti indipendenti a tempi fissi (cioè c'è un certo regolatore che fissa l'intervallo del rosso e del verde). In effetti ci accorgiamo che talvolta in alcune zone, mentre c'è traffico e quindi si forma un'onda di coda abbastanza numerosa da una parte, nel senso trasversale non passa nessuno.

Tutto questo potrebbe essere non solo risolto con opportune sistemazioni abbastanza semplici, ma si potrebbe addirittura arrivare alla possibilità di collegamenti di semafori di una zona, in modo che sia possibile, opportunamente studiandoli, avere degli itinerari preferenziali e cambiare totalmente l'impostazione del traffico di una certa zona in relazione alle condizioni di circolazione che si vengono a verificare.

Ciò viene realizzato, si capisce, con un cervello elettronico il quale opportunamente predisposto alla soluzione di determinati problemi e per mezzo di cellule fotoelettriche.

Quindi le cellule fotoelettriche che analizzano il traffico e l'elaboratore che predispone la migliore via da seguire per quel dato momento. Questo sistema è stato adottato in molte città simili alla nostra ed ha dato dei buoni risultati.

E' chiaro che si tratta sempre di problemi di soluzione contingente.

L'Amministrazione, però, sta predisponendo tutta una serie di opere che dovrebbero andare in appalto ma che, se realizzate, potrebbero snellire notevolmente il traffico nel nostro centro in quanto che permetterebbero una certa circolazione centrifuga proprio per la zona centrale. La metropolitana: questa è certamente la soluzione delle soluzioni perché soltanto una soluzione di questo genere ci potrebbe oggi permettere di risolvere radicalmente e totalmente il problema del traffico.

Ma la metropolitana non è ancora in fase di progettazione neanche preliminare; non ci sono soldi, non c'è un progetto e, quindi, prima che questo venga realizzato passerebbero almeno 5 o 6 anni.

Il problema della metropolitana quindi deve essere inquadrato in una prospettiva molto lontana.

Nel frattempo, però, la soluzione, — ed io a questo punto sollecito un po' gli organi competenti del nostro comune — è unica: quella di permettere al cittadino di potere raggiungere da un posto all'altro la città nel minor tempo possibile con i mezzi pubblici. Capisco che questa soluzione potrà lasciare interdetti alcune categorie commerciali ecc.

A proposito della relazione «GULI'» (l'altra volta non l'ho voluto contraddire) volevo dire che il conteggio della perdita che hanno questi negozianti in determinate strade non ci dice nulla. Il problema andrebbe visto in maniera totalitaria, cioè bisognerebbe vedere se adottando certi provvedimenti è tutta la città che ne perde e questo non credo sia vero.

Quindi con questo auspicio che noi possiamo al più presto potere avere una città moderna, una città in cui possiamo continuare a muoverci, io Vi ringrazio ancora per avermi invitato qui in questa seduta conviviale e do la parola al successivo oratore.

Avv. Francesco Borsellino :

Sono convinto che il Rotary non viva di astrazioni; ma abbia, invece, inclinazione al concreto, perciò, in questa Tavola Rotonda sul traffico di Palermo, mi limiterò a fare 4 proposte concrete:

1) Adozione da parte del Comune del progetto, autofinanziabile, del Lungomare, che prevede la creazione di una nuova grande arteria urbana;

2) costruzione, al centro, di un grande parcheggio per auto, di 25 mila Mq., di facile accesso, perché circondato da 4 strade, nell'area disponibile, già destinata al Palazzo della Regione, tra la Via Dante e Della Giostra;

3) allargamento per almeno una carreggiata, della Via Del Giardino (vero punto nevralgico del traffico nelle ore di punta) utilizzando prima una striscia del giardino del Liceo Garibaldi e poi il largo marciapiede;

4) provvedimenti per rendere sempre più efficienti e graditi i trasporti pubblici, tra cui uno semplicissimo: la vendita per gli autobus, di blocchetti di 10 biglietti, che eliminerebbe la ricerca fastidiosa delle monete divisionali;

5) installazione di cavalcavia metallici per pedoni nei punti di maggior traffico secondo i preventivi presentati al Comune da una grande ditta.

E' chiaro che si tratta di proposte di dimensioni molto diverse tra loro, per la prima i tempi di attuazione sarebbero lunghi; ma le altre tre potrebbero essere realizzate in un tempo relativamente breve: le raccomando alla vostra attenzione, con la viva preghiera di trasmetterle, come voto, al nostro Sindaco, solerte e benemerito.

Avv. Nino Sansone, Presidente dell'Automobil Club di Palermo :

Ha fatto una lucida trattazione, ben distinguendo gli interessi degli automobilisti dagli interessi dell'uomo della strada. La sua comunicazione

si è poi incentrata sul concetto della valorizzazione del mezzo pubblico, il quale deve coesistere con quello privato.

In ordine a tale coesistenza l'Avv. Sansone ha indicato la necessità di costruire grandi parcheggi ai margini della città; parcheggi che siano integrati da servizi pubblici quanto mai efficienti. Ha indicato altresì la necessità del rispetto della zona disco e, in prospettiva, l'adeguamento del piano regolatore e dei piani particolareggiati che si dovranno varare entro quest'anno, il tutto rispetto alle reali esigenze della nostra circolazione.

L'Avv. Sansone ha concluso indirizzando al Sindaco una calda perorazione affinché siano al più presto adottati provvedimenti che rendano sempre più efficienti i mezzi pubblici e che consentano il pieno rispetto delle corsie preferenziali.

Col. Marchello, Sindaco di Palermo :

Grazie, caro Presidente, e amici rotariani, per avermi voluto qui dove sto tanto volentieri per i diversi segni di amicizia e di stima che in ogni occasione non mancate di manifestarmi.

Il traffico: io direi che è un po' come il vizio della sigaretta: — stai attento, non fumare, (ed invece quando abbiamo la macchina non guardiamo il traffico) perché poi bisogna ricorrere al dottore — e si arriva, ad un certo momento che la tosse, i bronchi, sono così presi dal fumo che, spaventati, cerchiamo di non fumare più.

Col traffico siamo un po' nelle stesse condizioni ed ora mi pare che tutti siamo dei dottori ed ognuno cerca di dare le cure più idonee a far smettere questo vizio della macchina o comunque limitare l'uso del mezzo. Io faccio mie le considerazioni del Prof. Tesoriere e dell'Ing. Di Bartolo, perché ambedue fanno parte della Commissione al traffico e, quindi, realizzano le direttive di una politica comunale che noi cerchiamo di affermare per la viabilità nella ns. città.

Così pure ho ascoltato attentamente e con piacere gli interventi degli altri oratori.

Ma in particolare mi soffermo sull'intervento un po' panoramico che l'Avv. Sansone ha potuto fare nella prospettiva come uomo nella dimensione che deve prendere in un contesto urbanistico che nella ns. città lascia molto a desiderare.

Non c'è dubbio che l'esperienza mia personale, mio caro avvocato, mette in allarme tutte le volte che l'urbanistica è chiamata a prendere delle soluzioni.

E guai se non le prende subito, perché se ha modo di ripensarci nel giro di 2-3 anni, al ritorno sulle proprie decisioni, finisce col prenderne una del tutto contraria a quella che lui aveva già preso.

I guasti ci sono ed è inutile negare. Bisogna porre rimedio.

Fatte salve le considerazioni dell'Ing. Catalano e dell'Ing. Di Bartolo, io tratterò il problema soltanto da un punto di vista politico, che ha assunto tema di enorme importanza, quale quello dei parcheggi e dei parcheggi sotterranei. Io, non più tardi di 3-4 mesi fa, ho mandato una lettera a tutte le grosse Agenzie petrolifere per sapere se erano interessati ad intervenire per la creazione di parcheggi sotterranei (lo stesso fatto con gli Istituti di Credito). Nessuno mi ha risposto, ed allora, caro Avv.

Sansone, parliamoci chiaro: lei ha detto che 2.000 macchine arrivano a Palermo ogni mese; ne arriveranno sempre in aumento, e ad un certo momento cosa deve fare l'Amministrazione? Può dire alla FIAT: — lo ti contingento il numero dei mezzi che fai affluire qui, anche per esigenze di difesa della ns. città — oppure — E' giusto che tu continui ad investire i tuoi guadagni per i grandi mezzi di comunicazione, per le strade, per queste grosse strutture atte a portarmi le macchine a casa, o è giusto che tu mi aiuti a costruire queste infrastrutture di cui la città ha bisogno? — Questo è il grosso problema che io pongo e lo stesso discorso è inteso a tutte le altre industrie automobilistiche.

Così come loro, con tutti i guadagni che ne ricavano, si preoccupano di realizzare quelle infrastrutture che fanno portare le macchine più celermente alle porte della mia città, alla stessa maniera si debbono interessare, — soprattutto nelle zone meridionali, in quelle aree ancora non di grande sviluppo in cui molte volte la macchina viene comprata per un fatto di costume e dove l'Amministrazione non ha quella possibilità finanziaria da poter creare quelle strutture — ad intervenire per la costruzione di esse, o noi siamo costretti a contingentare la vendita delle automobili.

Secondo punto. La città è invasa da pompe di benzina che intralciano il traffico. Queste aziende sfruttano l'automobile, fanno dei grossi guadagni e si rifiutano di rispondere al Sindaco se sono interessati o meno alla costruzione di queste strutture. Allora noi diciamo: — O venite incontro a questa Ns. esigenza o noi revocheremo tutte le congestioni di suolo pubblico nel centro della città sbattendovi in periferia dove non avrete la stessa possibilità di guadagno.

Terzo ed ultimo argomento diretto ai costruttori.

Io ho detto all'Assessore all'Urbanistica che noi siamo certi che tutte le costruzioni, le quali in virtù della legge Mancini e successiva debbono destinare a parcheggi una parte della costruzione, se tutte, effettivamente, conservano quest'uso oppure se in luogo di questo si costruiscono piscine, palestre, night's etc.

Alla base di tutto questo c'è un fatto di cultura, di difesa dall'invasione del mezzo di cui siamo schiavi e vittime.

A chiudere l'interessante dibattito è il Presidente, il quale così dice :

Io ringrazio molto il Sindaco per avere assicurato il nostro Rotary che questi interventi saranno fatti con assoluta energia e con una certa immediatezza.

Indubbiamente l'Ing. Di Bartolo è stato per noi una specie di Babbo Natale: ci ha fatto vedere un albero pieno di doni, ma un po' lontano; invece le parole del Sindaco ci hanno dato la sensazione di un più diretto esame, di una più diretta constatazione della realtà. e a questa noi aggiungiamo quella istanza, che mi sembra aver colto dal basso della tavola, di cercare di dare una prevalenza alla circolazione degli autobus limitando la circolazione nel centro storico, io credo che, ad immediato termine, i provvedimenti dovrebbero servire ad appagare le esigenze di difesa di cui abbiamo parlato nella precedente riunione.

Ad ogni modo, poichè oggi, per cause di forza maggiore, il Dott. Gulì — promotore di questo dibattito — non è potuto intervenire, io dovrò

attendere che detto amico Gulì prenda visione dei risultati dell'odierna riunione e mi comunichi se intende concludere in una prossima seduta conviviale o, per iscritto, attraverso la Rivista.

Intanto ringrazio tutti per l'apporto dato alla interessante Tavola rotonda.

Siamo lieti, a chiusura del dibattito, di pubblicare la seguente relazione conclusiva fattaci pervenire dall'ottimo e caro nostro consocio, promotore ed ispiratore della tavola rotonda, Dott. Carlo Gulì :

Invitato dall'Illustre Presidente, Avv. Prof. Mirabella, non posso sottrarmi all'obbligo di trarre le conclusioni di questo importante dibattito di cui sono stato, per vero, solo obbediente introduttore per sollecitazione dell'Egr. Presidente Dott. Gaetano Piscitello. Ciò mi consente di mettermi a posto con la coscienza di cittadino e di rotariano prima che di commerciante, nel portare a fondo le tesi avanzate e di esercitare il mio diritto di replica. E' per questo che ringrazio particolarmente l'ottimo e buon amico Prof. Massimo Mirabella.

Per lasciare che i prossimi dibattiti vengano destinati a nuovi e sempre importanti argomenti accetto che la mia replica venga pubblicata; per quanto dal dibattito e dal confronto ritengo meglio sarebbe scaturita la verità ed utili indicazioni, e perché ritengo già parecchio sia stato detto e molto possa ricavarci, solo ad essere attenti, dai numerosi interventi, sia quelli che hanno trattato particolari importanti aspetti del vasto problema: l'Avv. Luigi Maniscalco Basile, come sempre in prima linea, l'Ing. Pavone, il Prof. Gullotti, il Prof. Carini, gli Ing.ri Abrignani e Fatta e gli Avvocati Sansone e Borsellino; sia quelli più vasti e completi come le relazioni del Prof. Giuseppe Ugo e come quelle dei tecnici Prof. Tesoriere ed Ing. Di Bartolo per certi aspetti poco concrete e realistiche ma che hanno il merito di averci fatto sognare ad occhi aperti la « Città Celeste » la Palermo di un futuro assai lontano, e per finire dalla dotta e importante ed equilibratissima esposizione dell'Ing. Catalano e dalle « tragiche » conclusioni del nostro Sig. Sindaco Col. Marchello.

Mi ero, per un momento, illuso che la mia relazione fosse stata più chiara e giudicata più obbiettiva da alcuni correlatori, oso sperare che almeno la pubblicazione sia intellegibile a tutti anche alle Autorità talvolta disattente perché oberate da molteplici impegni ed a qualche tecnico illuminato sì, ma distratto forse da complessi calcoli e dalla attenzione ai propri progetti.

Col pragmatismo proprio dei commercianti ho cercato di mettere a fuoco una realtà, quella immediata e quotidiana in cui viviamo, ma nella quale vivono insieme a noi, per noi e con noi: burocrati, professionisti, industriali, agricoltori, artigiani e lavoratori tutti. Ho lasciato che i tecnici ci parlassero di problemi tecnici senza interferire ed osato sperare che, senza teorizzare, ascoltassero le ragioni economiche da chi nelle attività operative e pratiche ha speso una vita.

Mi riferisco al dissenso espresso esplicitamente, in mia assenza e nel suo secondo intervento, dal Prof. Tesoriere che, per buona grazia, non mi aveva voluto « l'altra volta contraddire » quasicchè non avessi ben compreso ed inteso dalla Sua viva voce che: « Il C. S... dovrebbe risultare enucleato dal traffico etc. » e che « l'unica ancora di salvezza è costituita dal servizio pubblico... anche se è immaginabile che alcuni provvedimenti

possano apportare, a mio giudizio, solo apparentemente nocimento ad alcune categorie e ad alcune zone cittadine ».

Questi concetti l'uditorio chiaramente aveva recepito dalla Sua prima relazione.

Il Prof. Tesoriere riprende nella replica e... chiarisce che « *i conteggi della perdita che hanno questi negozianti in determinate strade, non ci dice nulla* » « *questi negozianti, scusate se è poco, sono circa 12 mila; come si può rilevare dalla mia relazione, e le « determinate strade » sono tutte quelle comprese dentro il perimetro del cosiddetto C. S., così chiaramente illustrato e specificato in questa sede e come senza equivoci si rileva dai molti resoconti stenografici delle relazioni della « Commissione per il traffico » che possediamo ed abbiamo compulsato.*

Se è vero, come può essere vero, che dubbi assalgono l'Illustre amico e che cioè i danni lamentati dai provvedimenti del blocco siano apparenti, perché di grazia non si reca di persona a controllare se i dati forniti e responsabilmente enunciati siano veri e reali? Si da il caso che qualche commerciante sa pure fare di calcolo, stilare, illustrare e spiegare bilanci.

Dice ancora il Prof. Tesoriere: « *Il problema andrebbe visto in maniera totalitaria, cioè bisognerebbe vedere se adottando certi provvedimenti è tutta la città che ne perde* » io penso che se così fosse, potrebbero essere evitati tanti errori.

Le valutazioni del Prof. Tesoriere sono invece, quantomeno, soggettive. A scanso ancora di equivoci e di illazioni, la mia non è miope difesa settoriale o peggio personale preoccupazione o difesa di posizioni statiche o di privilegi.

Ho parlato di pragmatismo proprio del commerciante, parlo adesso del suo empirismo che lo ha spesso messo in guardia, riparando in tempo gli errori anche colossali degli altri. Noi guardiamo con fiducia l'avvenire, quale che sia, in una prospettiva non certa allegra, ma abituati come siamo ai fatti compiuti speriamo, semmai in tempo, di attaccare l'asino dove comanda il padrone.

Con la mia relazione intendevo indicare: una scelta sulla migliore destinazione del C. S. di Palermo, la necessità di contemperare interessi contrastanti, la speranza di vedere realizzata la « ottimizzazione del rapporto fra trasporto pubblico e privato » (come dottamente ha detto l'Ing. Catalano), e liberamente ma con umiltà esprimere parere e suggerimenti pratici e concreti per risolvere il problema contingente senza illusioni e con la necessaria gradualità.

A questo punto mi pare necessario richiamare l'attenzione sul fatto incontrovertibile che la stragrande maggioranza degli automobilisti (ad es. il barbiere del Prof. Ugo) vedono nel loro mezzo la vetta raggiunta e la loro maggiore conquista sociale! Essi, illustre Sig. Sindaco ed esimo Professore Tesoriere, abbandoneranno il Centro Storico, ma mai la loro automobile!

Come tacere poi la meraviglia sull'affermata inutilità dei divieti e delle altre norme, tanto: « *...l'automobilista... ha trovato ad ogni divieto il proprio personale antidoto* ». E' come dire: l'Autorità costituita, viste le recenti relazioni dei Procuratori Generali, in considerazione che in Italia si delinque troppo (e purtroppo a « tappeto ») abolisce le norme penali, disarmare la polizia ed apre le patrie galere, tanto a che servono? E allora perché « *ristrutturare il Corpo dei Vigili Urbani, elevandone l'organico* (non sono già in tanti e quanti inutili o inutilizzabili ai compiti d'istituto?).

Un grazie adesso all'Ing. Pavone per avere riconosciuta « corretta » la mia impostazione, ma, di grazia, una maggiore attenzione alle bancarelle: non intendo sbaraccare nessuno! Aspiro da buon cittadino all'ordine, alla pulizia, alla civiltà, chiamare Kasba la Via Bandiera e la Via S. Agostino è dir poco, per chi conosce il problema ed ha avuto la sventura di viverlo.

Mi sono chiaramente riferito ai progetti esistenti per la organizzazione dei mercatini nella zona e sono due ed ormai abbastanza vecchi (e chi vorrebbe vivere una vita civile e coerente è stanco di attendere) quello di Piazza S. Onofrio e quello di Via Spinuzza. Ed un'altra piccola attenzione al problema, da me accennato, degli « Shopping Center » da far sorgere in periferia ed ovviamente con tutti gli accorgimenti tecnici indispensabili che ne conseguono. Grazie comunque Ing.re Pavone.

Scuserà Presidente, scusatemi amici rotariani e non rotariani che avete letto e pazientemente seguito questo mio quasi « de profundis » al Centro Storico di Palermo. Esso vuole essere un canto di accorato allarme di un cittadino sincero che paventa con legittimo timore, addirittura reverenziale verso il Sindaco, di vedersi « sbattuto » (sic) fuori dal C. S. e, badiamo bene, non solo ma con tante migliaia di cittadini operosi ed insieme ai petrolieri ed ai fabbricanti di automobili! Chi di grazia, mi scusi Sig. Sindaco, con le prospettive indicateci e tanto calorosamente pontificate dallo ottimo Tesoriere, può intraprendere costruzione e conduzione di posteggi dentro o nei pressi di un obitorio o di un cimitero? Ma andiamo, per carità, a vedere la zona tanto più storica del Cassaro, di Via Paternostro, di Via Alloro etc..., e nella triste prospettiva di vedere ridotta nel medesimo abbandono il resto della città evitiamo, se in tempo, di cantare insieme il « Miserere »!

Alotta, Aricò, Ascione, Avola, Barbagallo Sangiorgi, Bellotti, Benfratello, Borsellino, Buffa, Callini, Capuano, Carini N., Carini G. B., Catalano, Cavadi, Crescimanno F. G., Donatsch, Dragotta, Guccione, Gullo, Gullotti, Lo Bianco, Loffredo, Massaro, Masticchi, Mazza, Melisenda, Mirabella G., Mirabella T., Morello G. B., Pallme Konig, Pansini, Parlato Alfonso, Piscitello, Puleo, Ramdor, Rezoagli, Rivarola, Romano, Schifani, Sergio, Settineri, Sorce, Tagliavia, Tavella, Teresi Guido, Ugo, Vaccaro Todaro, Varvaro, Vassallo.