

23 NOVEMBRE 1972

ORE 13,30

« TAVOLA ROTONDA »

sul tema: « CENTRO STORICO E TRAFFICO  
A PALERMO »

Relatori :

**Dott. Carlo Guli**

**Prof. Ing. Giuseppe Tesoriere**

Presiede: Prof. Avv. Tommaso Mirabella.

Soci presenti: N. 65 (*elenco nominativo alla fine della comunicazione*).

Percentuale di presenza: 63 %.

Invitati: Prof. Ing. Giuseppe Tesoriere, Titolare di Tecnica dei Trasporti all'Università di Palermo; Comm. Dott. Ferdinando Li Donni, Questore di Palermo; Dott. Ubaldo Tripoli Assessore Comunale alla Polizia Urbana; Ing. Di Bartolo - Capo Ripartizione LL.PP. del Comune di Palermo; Ing. Giuseppe Pavone (ospite del Prof. Pavone Macaluso).

Thomas Yuen del Rotaract di Hong Kong, Dr. Giovanni Liguori e Dr. Roberto Zagami del Rotaract Club, Dr. Michele Battaglia Pres. Union Chamber (ospiti della Presidenza).

Dott. Carmelo Miceli - Direttore della Federazione dei Commercianti (ospite del Dr. Carlo Guli).

Avv. Ferdinando Mirabella (ospite del Presidente Prof. Avv. Tommaso Mirabella).

Visitatori: Avv. Virgilio Giordano - Presidente del R. C. di Palermo-Ovest, Avv. Aldo Torre Cons. Segretario e l'Avv. Enzo Stellone del R. C. di Palermo-Ovest. Dr. Ing. Saverio Bono del R. C. di Torino-Est, Dr. Alfonso Mannino del R. C. di Palermo-Est.

Il Presidente, Prof. Avv. Tommaso Mirabella, porge al Comm. Ferdinando Li Donni, Questore di Palermo, un saluto e un pensiero particolarmente affettuoso, con il cuore dei vent'anni, quando con Augusto Rivarola, presente alla riunione e altri amici, si laurearono — nello stesso giorno — all'Università di Palermo.

Rilevata la presenza dei numerosi invitati ed ospiti, ai quali rivolge il suo saluto, fa presente che il primo cittadino, rotariano e amico, Giacomo Marchello, ha dovuto raggiungere la Capitale per necessità di servizio, delegando a rappresentarlo il Dott. Ubaldo Tripoli, Assessore alla Polizia Urbana.

Entrando nel vivo dell'argomento della seduta, invita, quindi, il Presidente di Corte d'Assise, Dott. Gaetano Piscitello, ad esporre gli orientamenti ed il significato che la odierna tavola rotonda intende assumere come apertura del ciclo di lavoro rivolto verso problemi di interesse sociale.

Dopo il discorso introduttivo del Presidente si sono avuti i seguenti interventi:

Dott. Piscitello, Presidente di Corte d'Assise:

Ringrazio il Presidente Mirabella per avermi dato l'onore di rivolgermi a così bella e magnifica riunione e lo ringrazio anche della possibilità di rivolgere all'amico Prof. Tesoriere il mio più affettuoso ringraziamento per la Sua presenza nel ricordo ormai lontano, ma vivo, di una vita vissuta assieme, in condizioni ben diverse da quelle attuali.

Allora le amicizie si stringevano per naturale simpatia e per naturale spirito ed il breve incontro di pochi mesi nel deserto africano ha conservato in me ed in Lui il ricordo magnifico delle nostre conversazioni nelle serate calde, asfissianti e digiune nel deserto Sahariano.

Scusate la premessa.

La Commissione di Pubblico Interesse, da me presieduta, secondo lo statuto rotariano e la spinta dinamica che a questa attività ha dato il Presidente del Rotary unitamente al Consiglio Direttivo, ha ideato di programmare una attività seppure modesta, ma complessa, dello studio dei problemi sia cittadini che nazionali.

In questa attività io mi sono avvalso soprattutto dell'opera di componenti qualificati.

Oggi incominciamo questa nuova attività con una magnifica tavola rotonda sul problema del Centro Storico di Palermo.

Proseguiremo, poi, con la trattazione di altri argomenti di notevole interesse, quali la riforma sanitaria, la riforma della scuola, i problemi dell'ecologia ed infine il grande problema della scuola, che oggi credo sia tra i più assillanti della vita nazionale.

Io mi auguro che questa nostra attività, seppure modesta, possa avere un suo sviluppo nelle determinazioni che gli organi responsabili prenderanno dopo questi convegni e quindi ringrazio fin da ora la Presidenza per avermi dato la possibilità di svolgere questo dibattito.

Riprende la parola il Presidente, Prof. Mirabella, per ringraziare il Dott. Piscitello ed entrando nel tema della riunione odierna, rivolge un saluto ed un ringraziamento particolari al Prof. Tesoriere, titolare di Tecniche e di Trasporti dell'Università di Palermo e componente la Commissione del Traffico, al quale toccherà dirigere personalmente questo dibattito, data la Sua competenza in merito.

Delinea, quindi, la successione dei Relatori sul tema « *Il Centro Storico ed il Traffico a Palermo* », onde consentire, da ultimo, al Prof. Tesoriere di ricapitolare tutta la tematica.

Dott. Carlo Gulì :

Illustri ospiti, amici rotariani  
ho ricevuto incarico dall'Egregio Presidente Dott. Gaetano Piscitello, nel

ciclo degli interventi programmati dalla Commissione per le iniziative di pubblico interesse che Egli presiede, di introdurre il dibattito sullo scottante tema: centro storico e traffico a Palermo.

Tema dicevo, scottante ed attuale che ha investito ormai la nostra città con prepotenza, conseguenza di quel progresso che così spesso ci trova vittime di noi stessi, attanagliati in una morsa di angoscia: mi sovengono a questo punto le prime immagini di quel film di Federico Fellini (8½ mi pare) che rappresentano appunto le conseguenze alienanti degli ingorghi provocati dal traffico della città.

Esiste in atto una discrasia tra viabilità urbana ed extraurbana, ma già anche per questa, che oggi possiamo definire abbastanza efficiente, se ci proiettiamo in un futuro prossimo non possiamo che fare pessimistiche previsioni qualora il problema non dovesse essere affrontato sulla base delle previsioni di sviluppo della motorizzazione (oltre 1 milione di automobili si immatricolano ogni anno, in Italia, e si prevedono notevoli incrementi a questo ritmo già sostenuto).

Noi qui ci occuperemo del problema del traffico urbano che è assai più scottante, particolarmente a Palermo.

Non potrò certamente esaurire tutti gli aspetti del problema, specie quelli di ordine tecnico che certo molto meglio di me possono affrontare per la loro specifica preparazione e competenza molti tra i nostri illustri soci ed ospiti.

Io non dirò certamente nulla di nuovo; molte cose sono scontate, ma il problema va posto e comunque discusso e dibattuto e se qualcosa di utile dal dibattito nascerà saremo soddisfatti, avremo fatto cosa lodevole.

Necessariamente mi soffermerò su taluni aspetti, di importanza certamente fondamentale, che interessano da vicino la mia attività, le mie funzioni.

Traffico vuol dire commercio e non c'è commercio senza traffico, partire ed arrivare nel tempo più breve, comunque e dovunque, è una necessità di vita. Mi sia consentito il confronto: la circolazione in una città è come quella del sangue nel corpo umano e il commercio ne è il cuore.

Curarla, regolarla è necessario. Errare le terapie, fermarla sarebbe la morte.

Nella nostra Palermo circolano circa 150 mila macchine che occupano grosso modo 600 mila mtq. di strada, il ritmo pare cresca di circa 10 mila unità all'anno, più della metà di queste auto parcheggiano o circolano nell'interno del nostro centro storico, concepito per soddisfare esigenze di vita del tutto diverse da quelle odierne, la sua struttura urbanistica è certamente da rispettare e salvaguardare, e per fortuna pare abbiamo cominciato, anche se tardi, ad imparare che bisogna comprendere e rispettare, senza esclusioni, senza preferenze, senza discriminazioni ogni fase artistica che ci ha preceduto.

Da qui i problemi della migliore destinazione, sistemazione o risanamento e circolazione nel centro storico.

Non vi è dubbio che al traffico va attribuito il giusto valore, inteso come elemento di progresso, di civiltà e di sviluppo economico e noi non possiamo che compiacerci della espansione della motorizzazione che è lo aspetto fondamentale del traffico moderno; in esso noi vorremmo vedere espresso un più alto tenore di vita ma in una più elevata convivenza civile.

Da ciò la necessità di risolvere i problemi che ieri avremmo già dovuto individuare e sciogliere per le necessità di oggi e che oggi dovremmo prevedere per le esigenze di domani.

Pur nella migliore buona fede, convinti di suggerire soluzioni logiche ed idonee, ci si è lasciati troppo spesso prendere la mano sedotti da impostazioni settoriali, perdendo di vista la più ampia visione del problema che va invece risolto contemperando interessi opposti in un equilibrio razionale delle diverse esigenze per il migliore sfruttamento degli esigui spazi disponibili per il traffico urbano.

Si impone l'analisi del problema per la difficile ormai coesistenza del mezzo pubblico e di quello privato.

Occorre tener conto delle necessità prioritarie del mezzo di trasporto pubblico, ma non ci sentiamo di non tenere conto di quelle del mezzo privato che per l'espletamento di ogni tipo di attività rappresenta ormai un male necessario; da ciò la necessità di trovare la giusta conciliazione fra le diverse esigenze. Si dirà: non è semplice, noi insisteremo che è necessario ed auspicabile che la soluzione si trovi.

Altro aspetto non meno grave, intimamente legato al precedente, è quello della esistenza nei centri storici, in generale, delle attività commerciali con tutte le loro esigenze: è opinione condivisa da numerosi eminenti urbanisti che la migliore destinazione dei centri storici è quella di assegnare loro funzioni commerciali, artigianali, culturali e residenziali (vedi Studi di Mario Manieri Elia e A. Cederna).

A Palermo entro il centro vivono 300.000 palermitani, ci sono 12.000 esercizi commerciali, 51 banche, 56 scuole ed altro ancora, purtroppo.

Palermo manca di grandi industrie, il suo polmone sia pure asfittico ma che dà vita a questa nostra città è il troppo vituperato commercio, e che quasi esclusivamente gravita sul centro storico, e che incide profondamente su tutta l'economia cittadina e sui livelli di occupazione. I provvedimenti che debbono tendere allo snellimento della circolazione non possono nè potranno prescindere da questo assioma nè dalla problematica che esso impone: mobilità della clientela, *possibilità di consegnare regolarmente le merci*. Non possiamo prescindere dal principio fondamentale dettato dalla scienza commerciale: analisi di mercato per la ubicazione economica dal punto di vendita, in modo che esso corrisponda in termini di servizio alle esigenze del consumatore.

E' necessario approfondire questo problema in tutti i suoi aspetti delicati ed importanti solo se si pone mente alla quantità di prodotti alimentari e di tutti gli altri beni di consumo necessari giorno per giorno alle esigenze di vita della cittadinanza. La misura del problema viene colta in modo drammatico in occasione di calamità: terremoti, alluvioni; Firenze e Palermo ne hanno dato esempi ancora vivi alla memoria di molti, ma purtroppo non di tutti i responsabili addetti ai problemi del traffico.

Non si può fare distinzione fra erogazione di acqua, luce, gas e distribuzione delle derrate alimentari o delle merci necessarie alla vita di una città. E qui si pongono gli aspetti economici del problema: se le informazioni pervenutemi sono esatte, oltre i camions che vengono via mare o direttamente, arrivano giornalmente in città circa 40 vagoni ferroviari di merce e vettovaglie che interessano la vita cittadina.

Se non si agevola e facilita al massimo questo servizio, la incidenza delle spese di trasporto crescerebbe enormemente incidendo sui costi dei beni di consumo; da ciò la necessità che gli esercizi aprano alle nove per

dar tempo ai corrieri di svincolare, smistare, caricare senza possibilità di ritardare o anticipare, salvo che non si vogliano aggravare in modo insostenibile i costi finali, in conseguenza degli eventuali straordinari e delle leggi che li regolano. Al nostro caro Franco Silvestri il compito di suggerire i rimedi (posteggi riservati) di cui in qualche occasione si è parlato.

Constatate queste verità assiomatiche, bisognerebbe seriamente preoccuparsi del decentramento commerciale e dei nuovi insediamenti su basi urbanistiche, fulcro su cui si articola la nuova «disciplina del commercio» che per questo aspetto è lodevole.

In modo ricorrente, ma sempre invano, da 15 anni a questa parte spolvero un vecchio progetto per la realizzazione di uno «shopping center» (centro commerciale) da sorgere in periferia e per il quale si imporrebbe l'intervento della Regione anche per il necessario reperimento delle aree.

Recentemente, per la cortesia del nostro barone Giuseppe Starrabba, console del Belgio, ho partecipato a 2 meetings interessantissimi a Bruxelles, fra l'altro ho visitato lo «Shopping center» di quella città, di proprietà di quel Municipio, che sorge in periferia, alla confluenza di grandi arterie di comunicazione, con un posteggio per oltre 1000 macchine nel piano interrato e nelle immediate adiacenze. Vi sono presenti tutte le più importanti aziende di distribuzione di quel magnifico esemplare paese; dalla piccola azienda di prodotti dietetici, ai 4 più grandi empori del Belgio, dalla commissionaria di automobili, al negozietto di dolciumi. Sarebbe anacronistico per la triste condizione dei bilanci comunali affidare questo compito ai nostri eroici amministratori, costretti ad un funambulismo economico che sappiamo bene dove potrà portare, se dal centro non si interviene presto e bene.

Il compito, ripetiamo, dovrebbe assumerselo la Regione che ha tutte le carte in regola, i mezzi, i poteri primari di legiferare in materia e finalmente l'occasione di un investimento di sicuro grosso reddito.

E' superfluo ma utile accennare che tale realizzazione consentirebbe un naturale snellimento del traffico commerciale. Ma i rimedi giusti sono tanti, le idee non mancano, occorre la volontà di realizzarli.

Spesso gli interventi, anche i più semplici e razionali, sono invisibili ad alcuni ed allora imporli sarebbe antipatico o poco politico ed allora si rinvia, esempio tipico la Kasba in via Bandiera ed in via S. Agostino, con le assurde limitazioni che impone al traffico, per il rifiuto costante di vedere i piccoli venditori con posto fisso, razionalmente organizzati in mercatini: il progetto esiste da decenni.

Si ricorre, invece, qualche volta ad interventi disastrosi dei quali, ciò che è peggio, si riparla in modo ricorrente, sotto varie forme o travestimenti: mi riferisco al blocco o al cosiddetto mini-blocco del centro storico di Palermo.

Esso ha avuto luogo la prima volta dal 26 agosto del 1968 al 18 ottobre dello stesso anno e dalle ore 7,30 alle ore 9,30 con l'intenzione di ripeterlo nel pomeriggio e comprendeva tutto il centro storico, non storico ma certamente commerciale.

Esso si prefiggeva di scoraggiare l'uso del mezzo privato con il miglioramento dei servizi pubblici dando loro, non la possibilità di migliorare la velocità, ma di fare liberamente la maratona. Risultato, nacque a Palermo la figura dell'automobilista pendolare, di quello cioè che cessato il blocco andava o mandava a prendere la sua auto dai posteggi esistenti e non, che intasavano il perimetro di quella che noi chiamiamo la «cortina

di ferro» difesa per la prima volta — nella nostra memoria — da un numero considerevole di vigili. Logicamente alle 10, i pendolari uniti a quanti, spostando l'orario di inizio delle loro attività, entrarono o tentarono di entrare nel centro, procrastinarono ed aumentarono il caos.

L'AMAT a suo tempo, dopo di avere difeso e caldeggiato l'attuazione del blocco, ha denunciato che per il potenziamento del servizio pubblico, si era sobbarcata ad una maggiore spesa di ben 2 milioni al giorno, contro L. 300 mila di maggiore incasso, una perdita cioè o meglio una maggiore perdita di ben 1.700.000 giornaliera, e dire che secondo alcuni avrebbe dovuto diminuirne il deficit. Di contro è stato calcolato mediamente al 60% il danno ricevuto dalle Aziende commerciali in quelle ore ed in quel periodo, danno non recuperato nelle altre ore del giorno.

Danni simili denunciarono gli Istituti di Credito, proteste ed appelli sentimmo da parte di medici e professionisti che avevano ambulatori e studi.

Ad avvalorare quanto abbiamo affermato, conserviamo copia di un giornale della sera che pubblicava accanto 2 foto, che documentavano lo stato della città nello stesso orario prima e dopo l'esperimento e che avrebbe dovuto provarne l'efficienza e che invece dava la misura del danno arrecato alla città ed al commercio con la desolante immagine espressa dalle due foto di una città morta (giornale del 26-8-1969). Questo giornale continua oggi a sostenere le medesime tesi insieme ad altri e con il sostegno di alcune voci sindacali.

Per noi questo è un tipo di falsa demagogia che non ha senso se si tiene conto che oggi sono proprio dei lavoratori il maggior numero di auto che circolano e che posteggiano e poi: le sorti dell'economia cittadina interessano tutte le categorie di cittadini!

Oggi si parla, come abbiamo accennato, di mini-blocco, si intenderebbero estendere in modo massivo a tappeto i divieti di sosta in quasi tutte le vie del centro ed in moltissime della periferia, si vorrebbe eliminare la svolta a destra ed a sinistra di Via Roma e Via Maqueda dalle 7,30 alle 9,30 e dalle 15,30 alle 17,30. Si parla di nuovo di riservare la via Maqueda ai mezzi pubblici con l'intento forse di vedere realizzare un nuovo «cassero morto»; e finalmente (questo a me sembra un provvedimento interessante) istituire nuove corsie preferenziali e modificare quelle esistenti — sempre in contromano — per i mezzi pubblici (questo potrebbe scoraggiare i molti furbi che le invadono).

Io sommestamente dico ai responsabili: stiamo attenti a questi nuovi provvedimenti e riporto un commento salace di un componente la Commissione del traffico: «Potremo circolare solo in elicottero»!

A mio avviso il problema non è quello di osteggiare l'ingresso, quanto di trovare e promuovere le soluzioni più razionali per le soste ed i parcheggi e di adottare provvedimenti realistici e proficui, per evitare la paralisi del traffico urbano che va però rigorosamente disciplinato.

Tralascio l'analisi comparativa, che ho fatto, dei provvedimenti adottati in altre città, anche perché — tutte confortano le mie tesi — nessuno ha scelto la morte.

Cercherò sinteticamente di manifestare, in pochi punti, quelli che potrebbero essere a mio modesto avviso provvedimenti da adottare immediatamente e progetti da realizzare a lunga scadenza.

1) Rispetto delle zone a disco orario (si è detto che i risultati non sono stati positivi, noi ci chiediamo perché altrove lo sono, si dice i guarda-macchine spostano il disco orario ma si è mai provato a punire costoro fino a ritirare loro gli appositi permessi? ed a combattere la convivenza V.U. guarda-macchine? anche in relazione agli abusi di sosta in seconda e terza fila che diventa lecita con la loro tutela.

2) Repressione rigorosa delle infrazioni al codice ed alle ordinanze municipali sulla circolazione da parte del Corpo dei Vigili Urbani che vorremmo vedere finalmente destinati ai compiti di istituto, e collaborazione con essi di tutti gli organi di Polizia.

3) sollecita esecuzione (senza cioè la cronica lentezza) di tutti quei lavori stradali che possono recare pregiudizio alla circolazione.

4) Revisione posteggi, provvedimenti per evitare gli intralci nei crocivias (vedi es. in Germania); divieti di sosta, segnaletica, sincronizzazione dei semafori e sensi unici, per i quali bisogna però tener presente che aumentando la percorrenza aumenta il numero dei mezzi in circolazione e poi danneggiano (è stato provato in C.so Finocchiaro Aprile e Via Sciuti) gli esercizi commerciali.

5) Sgombro delle bancherelle in quelle vie dove intralciano il traffico e conseguente organizzazione dei mercatini.

6) Flessibilità degli orari, *là dove è possibile*: se ne parla da un po' di tempo ed in qualche caso è stato già attuato; trattasi dello sfasamento degli orari di inizio del lavoro delle imprese di grandi dimensioni nel loro interno e fra esse Enti e Scuole. Un chiaro esempio dell'importanza di questi provvedimenti lo dà la circolazione in città il sabato (mattino in specie) quando Uffici e banche sono chiusi o il lunedì mattina quando sono chiusi i negozi.

7) Decentramento di uffici, Enti e grosse società, creazione di « Shopping center » — è doveroso a questo punto ricordare la importante relazione tenuta su tema affine dall'amico del Rotary Palermo est. Ing. Bruno laforte che oltre ad illustrare il problema con dotti riferimenti tecnici ed a sottolineare l'importanza del progetto di prolungamento di via Re Federico, da via Dossuna a P.zza Indipendenza, propone una soluzione avveniristica interessante. Quanto ho detto sulla importanza dei decentramenti desidero riportare nelle conclusioni: « se si riuscisse a costruire la nuova capitale siciliana, una città nella quale fossero funzionalmente concentrati tutti gli organismi ed uffici della Regione ed i nuovi Istituti di cui la nostra Università ha urgente bisogno, potremmo essere sicuri di avere allontanato di parecchi anni, anzi di parecchi decenni, lo spettro della paralisi che attualmente incombe su Palermo (trattasi di quei progetti che prendono il nome di Città satellite).

Cito infine quelli che ho chiamato progetti da realizzare a lunga scadenza; persuasi come siamo della necessità di salvaguardare il patrimonio storico-artistico della nostra città, occorre curare il rapporto vecchio-nuovo con quei piani che più propriamente sono detti di risanamento e che da tempo giacciono negli uffici competenti (è superfluo che ce ne diciamo i motivi), contemperando con essi la realizzazione delle cosiddette infrastrutture: nuove strade, sottovie, sottopassaggi, calvalcavie, metropolitana, po-

steggi verticali, tutti questi sembrerebbero aspetti futuribili; in molte città italiane ed in tutte le metropoli all'estero, il futuro è cominciato e da tempo.

Una ultima tesi che a me è sembrata suggestiva è quella caldeggiata dall'Assessore al traffico di Milano Luigi Ferrari: « il futuro è in due ruote ». Egli desidera incentivare il rilancio della bici, riservando ad essa corsie o tratti preferenziali e pare che qualche esempio in questo senso esista o sia in via di attuazione. La bicicletta non paga tassa, soddisfa i patiti della ecomania, vale per tutti e ci farebbe guadagnare in salute. Desidero chiudere questo brogliaccio la cui districazione affido agli esperti con un appello per le prossime festività natalizie, quando, per esperienza, il traffico diventa più intenso; un appello che chiameremmo « operazione natale » per metterla in parallelo con quella ormai comunemente intesa « operazione ferragosto ».

Per mettere ordine nel traffico la prima cosa è la buona volontà, rimbocchiamoci le maniche, invitiamo gli stessi controllori a controllarsi, invitiamo carabinieri, polizia stradale, guardia di finanza, vigili del fuoco, sia pure nei tempi loro prescritti dalla legge a collaborare coi vigili urbani per dare un volto ordinato, accettabile a questa nostra cara città, un volto natalizio festoso ed accogliente e sia la « pace in terra per gli uomini di buona volontà ».

Vi ringrazio per avermi seguito e sopportato.

Avv. Luigi Maniscalco Basile :

Ringrazio il Presidente per avermi gentilmente concesso la parola.

Vorrei dire questo: quando si parla di problemi di traffico si pensa sempre al traffico su 4 o su 2 ruote. Vi è un grande dimenticato, un grande assente che è il « pedone », per il quale non si hanno dei riguardi, quei riguardi che invece sarebbero tanto necessari.

Proprio per obbedire al desiderio di brevità espresso dal Presidente, vorrei rilevare due cose:

Primo: si permette abusivamente che le auto sostino sui marciapiedi che sono stati ridotti, qualche volta, in qualche strada, in un modo che io considero estremamente indecoroso.

Il Corso Olivuzza, per es., che ora si chiama Finocchiaro Aprile, purtroppo, perché il nome risaliva al '500 ed era bellissimo, era un corso che aveva dei larghi marciapiedi sui quali si camminava benissimo ed ora sono stati ridotti per fare da posteggio alle macchine.

In via Libertà si ravvisa poi uno spettacolo impunemente consentito: le automobili che sostano su 2, 3, o 4 file, posizionate sui marciapiedi e il pedone che, per passare deve strisciare tra il muro ed un parafango, impolverandosi magari i calzoncini o il soprabito.

Questo è un abuso, dovuto al desiderio di comodo di chi fa uso ed abuso dell'automobile, oppure al desiderio di economia, non giustificato, di chi, anziché conservare la macchina nella rimessa per la notte, desidera lasciarla a 30 metri dalla propria abitazione.

Questo è un fatto che andrebbe cancellato e contro il quale non viene preso alcun provvedimento.

Peccato che questa bella via, intitolata a questa splendida idealità che è la libertà, debba essere una via nella quale si transita così male.

Forse, come dice qui il Segretario, questo deteriorarsi della via Libertà, come luogo di passeggio, corrisponde al deterioramento che subisce la libertà nei tempi nostri.

Un'altra cosa che vorrei dire e della quale parlo per esperienza come pedone, è questa: sulle strisce o si sta attenti o si muore.

Oggi noi soffriamo le conseguenze più negative di un fatto positivo; difatti c'è stato negli ultimi 25 anni un enorme aumento del progresso sociale che ha portato alla guida di automobili persone che sono automobilisti perché hanno la patente, ma che non hanno la educazione sociale occorrente per essere buoni automobilisti.

Sulle strisce si muore e non esiste alcuna repressione di questo fenomeno.

In Piazza del Sacro Cuore, per es., non più di 5 o 6 giorni fa, c'è stato l'investimento di una bambina che si recava a scuola, da parte di un automobilista che marciava alla velocità di 50-60 Km/h ed in quella piazza ci sono delle strisce pedonali.

Ma talvolta queste o non sono pitturate oppure non si bada, non c'è nessuno che controlli.

Se si ponesse periodicamente un servizio di vigili urbani presso le strisce per prendere la contravvenzione a chi non si ferma davanti al pedone, come il codice della strada esige, credo che si potrebbe salvaguardare il pedone il quale, avendo rinunciato a quel traffico, congestionante, cerca di camminare con i propri piedi.

Un ultimo rilievo è questo: mi permetto di ricordare che, come mi diceva con mia grande soddisfazione il Colonnello Marchello, il Comune si accinge a fare approvare un progetto per la metropolitana, per la quale il R.C. di Palermo, ben 10 anni fa, aveva suggerito di iniziare i lavori. Sono state fatte al riguardo una serie di conferenze, alle quali sono stati invitati, oltre ai primi cittadini della città, anche il Presidente dell'Assemblea Regionale ed altre Autorità. Fin d'allora si diceva che ogni Km. di metropolitana, compresi le stazioni ed il materiale viaggiante, sarebbe costato 2 miliardi.

Mi diceva ora l'Ing. Pavone che oggi siamo arrivati a circa 6 miliardi. Se avessimo approfittato del decennio che è fuggito, forse avremmo avuto una spesa superiore ai 2 miliardi per km, perché man mano l'importo della spesa sarebbe cresciuto, ma potremmo di già avere alcuni Km di metropolitana fatti. Ed io credo, per passare dal pedone all'automobilista, che l'unico, vero rimedio sul quale andrebbero concentrati tutti gli sforzi di coloro che vogliono mantenere viva (come ha detto l'amico Carlo Gulì) questa nostra cara città, è di fare un servizio di metropolitana che sia quanto mai completo e che segua il modello delle grandi metropolitane che noi conosciamo.

E devo dire, con mio rammarico personale, delle notizie che proprio l'Ing. Pavone mi comunicava e cioè che si sta per approvare a Palermo un progetto di metropolitana che non prevede molte diramazioni, del tipo londinese, parigino o newyorkese, diramazioni le quali permettono di andare in quasi tutti i posti, ma avremmo solo — a quanto pare — delle grandi linee rette che non eliminerebbero i problemi del traffico.

Chi deve arrivare, per es., dalla via Libertà al Politeama per poi condurre la propria bimba all'Istituto del Sacro Cuore in C.so Olivuzza, oppure in P.zza Marina, non potrà scegliere la metropolitana se non ha quelle diramazioni.

Quindi io faccio il voto che, malgrado il costo che non è trascurabile rispetto all'utilità e all'importanza del fine, si approvi, si programmi almeno, anche in attesa di finanziamenti futuri, una metropolitana efficiente che preveda e contempli tante diramazioni da consentire all'utente di fare a meno dell'automobile.

La verità è che si avvicina per noi, come per tutti, il tempo in cui non sarà più possibile andare a spasso con l'automobile, cioè con la propria poltrona e con altre tre poltrone che aspettano 3 amici da ospitare. E' un tempo che va a scomparire molto presto.

Scusate ed ho chiuso.

Ing. Pavone :

Io ringrazio l'Avv. Maniscalco per la citazione e preciso che su una cosa non sono d'accordo e cioè sulla sua affermazione che il costo dovuto, per la metropolitana, non ha importanza; perché, purtroppo, l'importanza ce l'ha. Adesso vorrei parlare direttamente sulla relazione ufficiale.

A Palermo si è creato quasi un luogo comune secondo il quale gli avversari del blocco del centro storico sarebbero i commercianti, i quali solo per il loro particolare interesse si oppongono a quello che invece è il bene della collettività, adducendo a ciò pretesti speciosi, i quali, viceversa, sono contrari agli argomenti della buona tecnica e della urbanistica.

Se è vero che la relazione che abbiamo ascoltato è una relazione fatta da un punto di vista settoriale, da un punto di osservazione dal quale si è posto il Relatore, è pure vero che trovo nel complesso assolutamente corretta la sua impostazione.

Posso non essere d'accordo sulla priorità dell'automobile in via Bandiera rispetto alle bancarelle, perché questi sono dei fatti che hanno una loro rispettabilità e anche una loro funzione tradizionale per cui io mi sentirei un po' incerto nel volere fare sbaraccare per lasciare passare le macchine.

Salvo qualche sfumatura particolare, per es., lo « Shopping Center » di fuori città (che alcuni problemi di traffico li eliminerebbe, mentre altri li creerebbe), e salvo altri aspetti secondari, nel complesso concordo col relatore.

Ma debbo dire di un grosso equivoco: si crede che l'unico rischio che corre il C. S. è quello di essere soffocato dalle automobili. Ci sono in Italia dei C. S. che corrono prevalentemente questo rischio; ve ne sono altri che rischiano di morire prevalentemente per abbandono, per squalore, per perdita della loro funzione vitale.

A Palermo abbiamo un centro storico che non è da questo punto di vista un fatto unitario, ma è un C. S. nel quale si ritrovano zone ipercongestionate e zone decadenti, prossime a morire, cioè zone in cui, per fare riferimento alla circolazione sanguigna, c'è un ambito di congestione e vi sono ambiti di mancata circolazione. Quindi, non si dovrebbe pretendere di risolvere il problema del C. S. come se questo si potesse riassumere in due parole ed in un solo concetto.

Il Centro Storico è un fatto molto composito, che richiede un intervento estremamente complesso, delicato, polivalente e differenziato parte per parte, zona per zona, per cui è doveroso e legittimo prevedere delle zone pedonali, ma è estremamente banale e semplicistico il pretendere la chiusura globale, assolutamente rigida e senza alternative.

Per la brevità, che è un dovere necessario dell'ospite nei riguardi di chi lo ha ricevuto ed anche per la funzionalità del discorso, sono impedito di trattare molti argomenti. Soltanto un piccolo accenno sul problema della sosta nel Centro Storico ed altrove, poiché un altro facile luogo comune è quello di ritenere che il problema sia soprattutto di circolazione laddove è invece di sosta. Si crede e si dice che le nostre strade non siano sufficienti. In parte è vero; ma in parte no. E' vero piuttosto che sarebbero largamente sufficienti se non fossero invase dalle macchine in sosta, perciò, risolvendo il problema della sosta, si risolve anche quello della circolazione, ed in molti casi, soprattutto nel Centro Storico, il vero punto di strozzatura è nella sosta.

Quando il punto di strozzatura sta in una certa causa, quello che conta è agire su di essa. Se gran parte della congestione, anche del traffico circolante del Centro Storico, è dovuta all'insufficienza di parcheggio, il rimedio non sta nel chiudere ad una ad una le piazze, con tutto il rispetto per i cittadini che hanno caldeggiato questa soluzione, poiché ciò non significa agevolare il processo di miglioramento della situazione, ma aggravare il processo di congestione nel suo punto critico.

Questo dal punto di vista funzionale, perché dal punto di vista della estetica cittadina chi crede che Piazza Bologna sia più bella ora, per metà piena di macchine, poi ad un certo punto vuota perché c'è l'inizio degli archetti con il divieto di sosta, e poi ancora un'altra bella zona ipercongestionata di macchine, per cortesia alzi la mano.

Sì, le intenzioni sono buone, e nessuno può auspicare che certi ambienti della Palermo antica vengano totalmente chiusi ad ogni traffico eterogeneo, però questo tipo di manovra, se intesa ai fini del traffico, è largamente discutibile a meno che non sia dimostrato che riesca a fare andare invece la gente in macchina.

Invece non è così, perché la gente che prima posteggiava in Piazza Bellini ora posteggia in via Maqueda, dove si forma il vero punto di strozzatura.

Questa è conseguenza diretta dei provvedimenti che erano stati presi per l'alleggerimento del traffico e chiudo auspicando che anche il servizio della sottosorveglianza funzioni, perché altro luogo comune è che i Vigili Urbani non riescono a sorvegliare il traffico perché pochi.

Vi sono delle cose che si possono controllare in pochissimi. La corsia preferenziale di via Roma, per es., potrebbe essere controllata da tre Vigili Urbani; uno messo all'altezza del Banco di Sicilia, uno in Piazza S. Domenico, l'altro all'Hotel delle Palme, i quali basterebbe che, guardando di spalle le macchine, facessero delle fotografie o si prendessero dei numeri.

Il sapere che c'è sistematicamente qualcuno che sta a guardare o che può prendere la multa, almeno un poco di freno lo determina ed in altre città il sistema funziona molto bene.

Con ciò chiedo scusa se sono stato meno breve di quanto avrei desiderato.

Prof. Gullotti :

Grazie Presidente, ma come tutti i grossi problemi hanno molte facce, anche questo ne ha moltissime.

Mi occuperò soltanto di un aspetto: la soluzione del Centro Storico e Traffico è talmente complessa che è quasi un rompicapo.

Ma forse vi è un aspetto che ci accomuna tutti, pedoni, automobilisti, turisti, commercianti, ed è quello del riflesso del traffico sulla salute umana.

Il problema che io affronterò sinteticamente sta in questi termini: una serie di indagini che ormai risalgono ad alcuni anni fa, sotto la guida del compianto Prof. D'Alessandro, ci ha fatto vedere che, in determinate ore del giorno d'intenso traffico, il tasso dell'ossido di carbonio, nelle strade principali del centro, arriva a limiti che hanno raggiunto la soglia di sicurezza.

Una serie di indagini che abbiamo in corso sul rilevamento di dosaggio di carbossioemoglobina negli addetti ai servizi pubblici ci fa vedere anche questo dato sta raggiungendo dei dati impressionanti.

Vi è ancora un altro aspetto: la rumorosità. Anche il rumore incide sulla salute. L'aspetto dell'alienazione nelle sue forme, nelle varie parti e tipi, anche a Palermo si fa sentire. Alcuni controlli hanno segnalato che lungo i due assi principali di Palermo, il limite medio di rumorosità raggiunge i 40 o 50 decibel, cioè siamo entrati nella fase del fastidio, del disturbo. Procedendo così si arriverà a livelli più alti.

Il problema ha bisogno di una soluzione immediata, ma non deve essere perduto di vista anche il problema a distanza.

Noi abbiamo forse un'ultima occasione di risanamento del Centro Storico. Vi sono e si faranno altri progetti e credo che in questa sede si potrà trovare una soluzione e su questo punto insisterei in relazione ad un altro aspetto: il problema degli spazi verdi.

A Palermo abbiamo quasi annullato gli spazi verdi o li abbiamo ridotti al minimo. E questo è uno di quegli aspetti che deve essere ripreso ed affrontato con particolare importanza. Vi sono dei lavori che dicono come in un centro urbano la presenza del verde e delle piante ad alto fusto assorba una quantità notevole di questi gas tossici, come ossidi di carbonio o anidride solforosa, e funga da filtro.

Dobbiamo ripristinare questi polmoni, queste oasi; ed io pregherei il Presidente di mettere all'ordine del giorno, in una delle prossime riunioni, la discussione sul problema del verde nelle città come verde pubblico e privato.

A questo punto il Presidente, Prof. Avv. Mirabella, interpretando il desiderio suo e dei presenti, data la limitatezza del tempo e l'assenza del Sindaco, ritiene che sia opportuno, una volta esaurita la fase introduttiva del dibattito, fissare una seduta successiva nella quale, grazie alla competenza dell'oratore, tecnico, Prof. Tesoriere, si possano ricapitolare i vari aspetti esposti e formulare, coerentemente al contenuto della relazione Gulì e successivi interventi, delle istanze da muovere al Sig. Sindaco.

Prof. Carini :

Il mio brevissimo intervento si riallaccia al pericolo pubblico del pedone rappresentato dalle macchine che sfrecciano anche quando ci sono le strisce pedonali.

Ma non è solo questo il pericolo per il pedone; anche nelle strade dove non ci sono le strisce pedonali ed è quindi necessario attraversare da un marciapiede all'altro, si corre il pericolo di essere investiti come lo sono stato io personalmente. E da quale mezzo? Da un ciclomotore.

Ciclomotori, vespe, lambrette, sfrecciano per le strade serpeggiando fra le macchine e costituendo un pericolo per il guidatore.

Ma questi ciclomotori, a parte la loro idoneità per gli scippi, non osservano i sensi unici, per cui il povero pedone che deve attraversare una strada senza strisce pedonali, ad un certo momento si sente investire dalle spalle da un ciclomotore condotto da una graziosissima signorina.

Il che può essere gradito, specialmente quando non si è eccessivamente giovani, quando però non si ricevono delle conseguenze che potrebbero essere dolorose, perché io proprio nell'attraversare la Via Giusti, sono stato investito da un ciclomotore condotto da una signorina che, per fortuna, non andava troppo veloce. Ma l'urto è stato sufficiente a farmi andare a terra con le mani avanti e la velocità del mio lancio ha fatto sì che il portamonete e le chiavi della macchina che si trovavano nella tasca dei pantaloni, finissero a terra.

Questa è la dimostrazione della sicurezza del pedone di fronte a questi piccoli mezzi che potrebbero anche essere interdetti dalla circolazione nelle strade principali. Perché una volta le biciclette nella via Libertà, via Maqueda ecc. non erano ammesse. Adesso i ciclomotori hanno preso il posto delle biciclette: allora perché non interdire il traffico a questi mezzi che intralciano anche la circolazione dei mezzi più veloci?

Non ho altro da dire.

Ing. Dott. Abrignani :

Ho il piacere di entrare in questa discussione verso la fine, ma vorrei essere preciso in questo senso senza citare fatti marginali. In questa tavola rotonda quello che ha importanza sono i fatti fondamentali.

Noi abbiamo una gravissima congestione di traffico che arreca danno alla salute, all'economia, disturbo alle persone e che effettivamente, per essere eliminata, bisogna che si affronti con dei provvedimenti che costano e indubbiamente costeranno. Bisogna cominciare a discutere che questo costo non deve impressionare, come bene ha fatto l'Avv. Maniscalco; ci devono essere dei costi.

Noi dobbiamo cercare dei provvedimenti che cerchino di risolvere in maniera convincente ed a breve termine.

I trasporti di grande massa nel centro urbano non possono che affrontarsi che con la metropolitana. Per costruirla occorrono almeno 6-7 anni e frattanto siamo bell'e fritti.

Affrontare, quindi, il problema della metropolitana a lungo termine.

Badate, però, che non è vero che le metropolitane eliminano la congestione del traffico, perché si serve di esse chi prima si serviva dei mezzi pubblici.

Bisogna cercare di diminuire l'intensità della circolazione ricorrendo a mezzi sussidiari adeguati, cioè dare la comodità ai cittadini di servirsi di mezzi piccoli. Ecco quello che stanno studiando a New York, con dei tavi di 6 o 7 posti che circolano rapidamente, con orari prefissati, con una spesa minima. Il taxi deve scendere ad un prezzo accessibile e se ne deve aumentare il numero, specialmente a Palermo.

Un'automobile trasporta una persona e mezza, mentre un taxi, o un piccolo autobus, ne trasporta 6-7. Concludendo quindi potenziamento dei

mezzi pubblici, corsie riservate, miglioramento della viabilità con isdradamenti diretti, incoraggiando l'utente a lasciare l'automobile a casa.

Ing. Bono del R. C. di Torino:

Spesso il nemico del traffico risiede negli stessi rimedi che si invocano. Si dice: non mettiamo le macchine in sosta. Se questo editto viene rispettato va bene, se non viene rispettato vanno sul marciapiede ed impediscono, e questo è un vantaggio, la circolazione delle motociclette sui marciapiedi, che sono ben più pericolose degli strofinamenti dei pantaloni sui parafanghi.

Ci vuole una disciplina e, se questa non è coercitiva, occorre almeno un vigile per ogni automobilista che lo ospiti sulla vettura e ne impedisca gli abusi. Altro punto: la soluzione, che non precaria e momentanea, sta nella differenza del livello dei costi ed in questo la metropolitana costituisce un esempio ma anche un danno perché troppo onerosa.

Vediamo cosa è stato fatto nel Nord.

Il Nord di Bruxelles è stato citato da un illustre collega il quale, però, non ci ha detto che le strade sopraelevate del Belgio non hanno una sede definitiva come la metropolitana, ma provvisoria. Questo aggettivo di « provvisoria » io lo vorrei sostituire con l'aggettivo di « facilitata », cioè a dire una sede facilitata da una infrastruttura di poco costo, di brevità di montaggio e smontaggio in modo da seguire le vicende variabili del traffico e potersi eliminare o integrare, a seconda delle necessità.

Ing. Fatta :

I provvedimenti atti a migliorare il traffico sono molteplici e di diversa portata, in termini di *tempo*, di *denaro* e di *volontà politica*, intesa come quell'indispensabile atteggiamento capace di far prevalere i grandi, ma sfumati interessi pubblici nei confronti dei limitati, ma vivaci e combattivi interessi individuali e settoriali.

In termini di tempo e denaro costeranno molto le grandi infrastrutture, i completamenti e raddoppi stradali, la sopraelevata, i sottopassaggi, gli incroci a dislivello, i parcheggi sopraelevati etc.

In termini di volontà politica occorreranno alti costi per impedire lo ulteriore addensamento delle costruzioni civili e degli uffici nelle zone già dense, per ottenere una efficace presenza dei tutori dell'ordine, per imporre divieti di transito privato e di sosta.

E' chiaro che senza i mezzi di grande portata non si possono ottenere grandi e definitivi effetti, specialmente se proiettiamo nel prossimo futuro l'estrapopolazione dell'incremento di traffico del recente passato.

Ma parliamo un momento dei mezzi economicamente più accessibili oggi in termini dei costi sopradetti.

Possiamo benissimo ristudiare, anche subito, tutto l'insieme dei mezzi che regolano attualmente il traffico nella rete viaria, quale essa è oggi, ma con criteri di razionalità.

Non vorrei peccare di presunzione se affermo che un tale studio appare improcrastinabile per rimediare a soluzione attualmente erronee.

L'errore fondamentale, a mio avviso, consiste nel culto per il semaforo fuori delle sedi opportune, in particolare per il semaforo sulle vie di ac-

cesso e di deflusso alle zone centrali della città, e sugli assi del traffico in genere.

Tali vie dovrebbero invece avere il carattere di percorsi preferenziali con continuità di movimento, limitazioni per le velocità minime, assoluto divieto di sosta e parcheggi ai bordi.

Nelle vie aventi carattere di percorso preferenziale il traffico proveniente dalle traverse dovrà sempre inserirsi secondo il senso di marcia del percorso preferenziale con svolta continua e dando precedenza.

Tali inserimenti potranno essere segnati con apposita segnaletica orizzontale per chi percorre i percorsi preferenziali.

Esclusi pertanto gli attraversamenti ed i semafori, il traffico trasversale dovrà percorrere un certo tratto della via principale prima di riprendere la direzione trasversale originaria, un tratto sufficientemente lungo per portarsi sulla corsia corrispondente senza pregiudicare la sicurezza della manovra.

Una tale impostazione comporta un profondo mutamento dei mezzi di regolazione del traffico ed ha bisogno di uno studio caso per caso dei singoli incroci ed inserimenti.

Per potere spiegare il suo effetto utile bisogna comunque che il criterio di percorso preferenziale venga esteso all'intera lunghezza dell'arteria fino alla periferia urbana, in caso diverso gli ingorghi terminali determinerebbero dei reflussi che si propagherebbero alle zone centrali.

L'effetto sperato è quello di sostituire nelle vie di scorrimento principale al traffico *intermittente* quello *continuo* con una sostanziale economia di tempo per l'utente della strada.

Occorre inoltre sottolineare che la riduzione del tempo durante il quale ciascun veicolo sta sull'asfalto corrisponde in proporzione diretta ad una riduzione del numero dei veicoli contemporaneamente presenti nelle strade ed in definitiva alla riduzione dell'affollamento.

Riterrei, in attesa di provvedimenti di più ampia portata e di più lontana prospettiva, che sia urgente provvedere ad uno studio esecutivo in ordine alla necessità di ristrutturare il traffico secondo il criterio sopra esposto.

Il Presidente, prima di passare la parola al Prof. Tesoriere, chiede alle Autorità presenti se c'è un modo, senza turbare il principio di sciopero, che è giusto ed è riconosciuto, di ovviare a quegli intasamenti che si causano, in maniera veramente disastrosa, in conseguenza delle dimostrazioni di tal genere sulla pubblica via.

Sig. Questore di Palermo, Comm. Li Donni :

Il Presidente chiama in causa le Autorità. Ed il Questore, per una questione che purtroppo a Palermo si verifica frequentemente e costituisce, in maniera certa, un aggravio della condizione dei commercianti che operano nella parte storica della città, ha poco da dire o da fare.

In questo senso dovrebbe essere il Consiglio Comunale ad emettere qualche provvedimento che possa limitare il ripetersi di questi cortei, più o meno numerosi e più o meno legittimamente basati su cause gravi, onde evitare che il traffico cittadino ed il movimento commerciale delle aziende, sistemate sui percorsi scelti dai cortei, possano subire un ritardo.

L'Autorità di Pubblica Sicurezza in questa materia poco può fare perché l'unico compito al quale deve badare è quello della Sicurezza Pubblica,

se ci siano o no motivi che possono sconsigliare movimenti di persone sulla strada per manifestare. Ripeto che deve essere l'Autorità Comunale a disciplinare questa possibilità di movimento sulle strade, poichè sono le categorie degli utenti della strada, le categorie commerciali ad essere interessate a questo particolare movimento.

L'Autorità di P. S., mancando un motivo di ordine pubblico, non può negare l'autorizzazione allo sviluppo del corteo e quindi è costretta, magari con le considerazioni negative che conseguono e che purtroppo i cittadini fanno spesso sentire (perché costretti a chiudere i negozi, a sospendere le attività), a tollerare uno stato di cose che non ha i mezzi per potere affrontare.

Prof. Tesoriere :

Desideravo prima dare qualche risposta ad alcuni degli interessanti interventi che ci sono stati.

Innanzitutto ringrazio il Presidente di questo R. C., Prof. Mirabella, per avermi invitato a tenere qui un breve intervento su problemi che certamente sono molto importanti, anche perché il modo con cui hanno parlato i Relatori ci lascia intravedere che si tratta di problemi urgenti e vitali.

Vorrei rispondere ai vari oratori, a proposito soprattutto del problema della metropolitana, che è stato già inserito nel piano generale delle metropolitane in Italia e che è costituito da tre rami. Una metropolitana di tipo urbano, nel senso fondamentale dell'asse di sviluppo della città, un altro ramo in senso normale verso i nuovi quartieri residenziali; poi, per il ricipimento del traffico sono state previste delle stazioni opportunamente collegate che permettono un rapido collegamento anche a distanza di 500 mt. dalla stazione sull'asse.

Il terzo ramo sarà rappresentato da una linea di tipo territoriale.

Ritengo che questa soluzione a pettine o a spina di pesce, in cui i rami laterali sono rappresentati non da vere e proprie metropolitane ma da sistemi di strade mobili, sia il più confacente anche dal punto di vista economico perché la sistemazione di una metropolitana a rami, tenuto conto della conformazione della nostra città, importerebbe un aumento notevolissimo di spesa, non tanto per la costruzione, quanto per l'esercizio.

Per quanto riguarda poi il problema che ci era stato prospettato a proposito dei rumori e dell'aria viziata, determinati dal movimento veicolare e dalla emissione da parte delle auto dell'ossido di carbonio, dobbiamo ricordare che sono in istudio una serie di provvedimenti, già adottati in alcuni paesi europei, come la Germania, per la modifica degli scappamenti. Alcune autovetture, in commercio all'estero oggi sono provviste di particolari apparecchiature per cui la percentuale di ossido di carbonio si dovrebbe ridurre ad 1/5 dell'attuale.

Per i rumori, la soglia a Palermo, nelle vie del centro, è all'incirca di 50 decibel, però c'è da osservare che le punte le abbiamo proprio al passaggio dei famigerati motocicli.

In proposito so che c'è un disegno di legge per provvedere in maniera radicale ad eliminare questo inconveniente.

Quindi il problema del rumore e dell'inquinamento dell'aria è un problema che è visto per ora in termine europeo. Gli altri interventi, più o meno, fanno parte di quanto esporrò.

\*\*\*

Il tema che tratterò è di grande attualità e interesse e soprattutto suscita l'interesse di tutti quelli che vi partecipano, anche perché ognuno in proposito avrebbe da dire la sua.

Eccovi, quindi, il testo della mia relazione:

Il tema, che mi è stato suggerito, per un breve intervento, dalla presidenza di questo Club Rotariano, che ringrazio sentitamente per la ospitalità, è certamente molto suggestivo e di attualità.

Non c'è cittadino che non abbia fatto una personale, spesso angosciata, esperienza con congestioni di traffico, con ingorghi cronici, o quasi, delle vie del Centro della nostra città.

In parte ci stiamo abituando a queste situazioni abnormi e reagiamo sempre meno energicamente alle difficoltà che incontriamo, in misura progressivamente crescente, nei nostri movimenti quotidiani.

Per nostro conforto, attraverso la stampa o per esperienza personale, constatiamo che non siamo i soli a trovarci in simili situazioni, per cui, incoscientemente, cerchiamo di convincere noi stessi che le difficoltà di spostamento, congestioni ed ingorghi, sono mali intrinseci della civiltà dei consumi, la quale, però, prescindendo dal nostro convincimento, come il tarlo, poco per volta, incomincia a consumare noi stessi.

Per avere un'idea, sia pure approssimata, dell'aumento della circolazione automobilistica siciliana e della provincia di Palermo in particolare, confrontata con quella nazionale, basterà citare alcuni dati statistici.

Nel 1960 le autovetture circolanti in Italia erano circa 2 milioni, con una densità pari a 26 abitanti per autovettura, mentre in Sicilia la cifra complessiva era di 125.000 con 54 abitanti per autovettura.

Nel 1965 i valori sopraddetti subivano uno sbalzo impressionante:

- autovetture in Italia: 5.468.000, con densità 15;
- autovetture in Sicilia: 339.000, con densità 17 e con un incremento rispetto al 1960 di circa il 250 %.

Infine nel 1970 si riscontrava la seguente situazione:

- autovetture in Italia: 10.209.000, con densità 5;
- autovetture in Sicilia: 688.225, con densità 7.

Cioè nel quinquennio 1965-70, in Sicilia, la circolazione delle autovetture si raddoppiava e la densità (abitanti per autovettura) si avvicinava sensibilmente alla media nazionale.

Nella sola provincia di Palermo, oggi, il numero delle autovetture supera le 200 mila unità con una densità che si può ritenere eguale alla media italiana.

D'altra parte è opportuno osservare che sulle strade extraurbane afferenti alla città non si raggiungono, tranne in particolari periodi e circostanze, valori di traffico elevati.

In poche strade provinciali si riscontrano valori medi giornalieri che superano 1000 veicoli/giorno e la stessa circostanza è rilevabile nelle Strade Statali, ove i maggiori volumi di traffico sono stati misurati soltanto in vicinanza del centro e precisamente entro quella fascia territoriale che intimamente è legata a Palermo.

Rilevamenti di tal genere, insieme ad altri, giustificano l'osservazione che il traffico nella città di Palermo nasce e si sviluppa prevalentemente entro l'ambito territoriale cittadino.

Tutto ciò, evidentemente, esalta ed esaspera le condizioni della circolazione in prossimità del centro storico ove si accentrano non soltanto la maggior parte degli autoveicoli dei residenti, ma anche molti altri provenienti, giornalmente, dalle province limitrofe.

I dati indicati e le considerazioni esposte sono certamente sufficienti a rappresentarci la dimensione del problema.

Riassumendo a questo punto quanto fin qui detto, si possono trarre alcune parziali conclusioni necessarie per il successivo esame:

a) notevole incremento della motorizzazione in Sicilia ed, in particolare, nella provincia di Palermo, ove si sono raggiunti indici di densità molto vicini a quelli medi nazionali;

b) il raggiungimento di detti valori è tanto più allarmante ove si consideri l'attuale carenza di infrastrutture stradali, non potendosi — all'attualità — tener conto di quelle in corso di attuazione o di completamento;

c) le elevatissime punte di densità riscontrabili nell'ambito ristretto della Città e delle sue dirette zone di influenza.

Da una parte, quindi, una massa sempre crescente di mezzi automobilistici, dall'altra una struttura urbanistica che, organizzata su previsioni che sono state largamente superate, si articola su un fulcro che, ancora oggi, è rappresentato dal nostro *Centro Storico*.

Il problema del traffico nel *Centro Storico*, in base alle premesse fatte, deve essere, quindi, visto in contesto unico, in un Piano Organico di interventi sia di natura infrastrutturale che urbanistico, che interessi tutta la fascia territoriale afferente alla Città e che tenga conto degli interventi in corso e di quelli in programma.

La nuova rete della viabilità esterna (autostrade per Catania, Messina, Mazara del Vallo, strade veloci per Agrigento, Sciacca e collegamento con Trapani), costituirà un sistema abbastanza equilibrato, in quanto, oltre ad assicurare il facile e sollecito collegamento delle varie Province dell'Isola con la Capitale della Regione, permetterà anche il rapido collegamento reciproco fra le Province stesse.

L'equilibrio viario esterno, conseguibile con l'attuazione delle strutture cui si è accennato, verrebbe, però, fortemente compromesso se non si procede contemporaneamente all'attuazione di nuove ed adeguate strutture all'interno della zona metropolitana di Palermo, che deve intendersi sia come territorio urbano, sia come quella area circostante ad esso, su cui la Città esercita, direttamente od indirettamente, la sua più immediata influenza.

Per quanto riguarda le esigenze del traffico all'interno della zona urbana di Palermo, per adeguarlo al nuovo equilibrio di cui si è detto e che nasce dalla creazione delle strutture stradali esterne e dal potenziamento della via di Circonvallazione, occorre anche tener conto della configura-

zione della macchia urbana che, con la sua forma di una ellisse, il cui asse maggiore ha una lunghezza di circa 15 Km mentre quello minore è di soli 3 Km (con delle espansioni radiali — rione Petrazzi, Borgo Nuovo, Tommaso Natale, Partanna Mondello), rende certamente non facili gli interventi da attuare.

Nelle condizioni odierne il deflusso del traffico, all'interno della zona urbana, risulta lento ed, in parecchi tratti ed in determinate ore, anche caotico per due particolari fattori ambientali:

a) la compatta massa edilizia del Centro Storico ne rende difficile il collegamento sia in senso longitudinale che trasversale, per la insufficiente capacità delle arterie che l'attraversano, rendendo in tal modo molto precarie e difficoltose le comunicazioni fra i quartieri cittadini posti a Nord, a Sud, e ad Ovest del detto Centro;

b) l'insediamento lungo la fascia centrale della città, secondo la direzione Nord-Sud (all'incirca), e specialmente nel Centro Storico, delle più importanti attività commerciali, delle banche, degli edifici destinati alle attività amministrative e politiche del Comune e della Regione, comporta che il maggior volume di traffico cittadino si determini lungo detta fascia, ove però le arterie sono assolutamente inefficaci a poterlo smaltire.

In queste condizioni nè i normali provvedimenti di Polizia Municipale, nè interventi più o meno ampi che incidano sensibilmente nel tessuto stradale, possono risultare, da soli, sufficienti a risolvere il nostro scottante problema.

Il problema è tanto più scottante ed urgente se si pensa agli squilibri che verrebbero a determinarsi con l'attuazione ed il completamento delle strade ed autostrade in corso di costruzione, fra l'efficienza di questa rete di collegamenti extraurbani e quella viaria urbana.

Si è facili profeti nel prevedere che il disagio alla circolazione che si verrebbe, in tal modo a creare, renderà « non equilibrato » tutto il sistema del traffico regionale nel suo ampio contesto.

Si precisa ancora che un insufficiente dimensionamento delle strutture di trasporto nell'ambito urbano, verrebbe ad esasperare lo squilibrio cui si è accennato per la mancata utilizzazione organica della rete di grandi comunicazioni che, in un futuro prossimo, porrà Palermo al centro di un territorio ben più vasto dell'attuale.

Occorre, quindi, intervenire ed urgentemente.

Quali soluzioni sono, oggi, proponibili?

Le vie da seguire sono diverse e tutte dovrebbero essere coordinate ad unico scopo.

Cercheremo di esaminarle sinteticamente.

Innanzitutto è opportuno ricordare una serie di proposte, cui si sono fatti promotori il Comune, la Regione e la Cassa per il Mezzogiorno, le quali, in modo diverso, possono avere una influenza positiva nel riassetto di tutta la circolazione urbana.

Possiamo enumerarle come segue:

a) adeguamento della via di Circonvallazione a 4 carreggiate con strada sopraelevata da Via Belgio a Via Brasa per gli interscambi autostradali, nodi a diverso livello in Via Lazio, Via Notarbartolo, e con cavalcavia in Via Pitrè, Corso Calatafimi, ecc.;

b) sottovia di Via Notarbartolo dalla nuova Stazione Ferroviaria alla Via del Porto;

c) arteria di arroccamento per il Porto con collegamento alla Circonvallazione (un tratto di questa strada si svolgerà in sopraelevata sul fiume Oreto e su parte della Via Oreto);

d) completamento della Via Veloce dalla Via Sciuti a Piazza Indipendenza;

e) creazione di un anello (circonvallazione interna) lungo le vie: Cavour, Alberto Amedeo, Piazza Indipendenza, Tükory, Lincoln, Foro Italo e Via del Porto;

f) costruzione di una ferrovia metropolitana con due linee, di cui una di tipo territoriale (da Termini a Carini) e una seconda di tipo urbano. Il primo tronco di quest'ultima si articolerebbe da Piazza Giulio Cesare a Tommaso Natale con ramo per Mondello.

Queste opere, enumerate senza un ordine di priorità, si adeguano ad un chiaro organigramma che avrebbe lo scopo principale di aggirare il Centro Storico con vie di scorrimento esterne. Alcune di esse sono già in fase di avanzata progettazione esecutiva e sono già finanziate dalla Cassa per il Mezzogiorno o dalla Regione Siciliana (Via di Circonvallazione, collegamento del Porto, sottovia di Via Notarbartolo), altre sono state studiate come progetto di massima ottenendo l'approvazione degli Organi Competenti.

Si tratta indubbiamente di un complesso di strutture di notevole interesse che, se realizzate in tempi relativamente brevi, sono in grado di fornire la base per una più elastica e moderna strutturazione di tutta la circolazione della nostra città.

Occorre, però, precisare che dette opere dovranno essere completate da altre iniziative non meno importanti, come la riorganizzazione dei servizi pubblici, la creazione di parcheggi sotterranei e multipiani, la creazione di più ampi spazi pedonali e di verde pubblico insieme con il risanamento di vecchi mandamenti, il decentramento dei centri amministrativi e direzionali in zone opportunamente scelte ed attrezzate.

Il Centro Storico in tale Piano di Ristrutturazione dovrebbe risultare enucleato dal traffico di attraversamento, per cui potrebbero esaltarsi le sue bellezze monumentali e storiche, molto spesso sconosciute dagli stessi palermitani.

\*\*\*

Tutto ciò è molto interessante; ma sarà possibile realizzare un tale Piano e quanto tempo occorrerà per la sua esecuzione?

A mio giudizio è necessario un buon lasso di tempo, ma è certamente più importante che vi sia una volontà politica realizzatrice.

Nel passato, noi siciliani, siamo stati accusati di non avere le idee chiare sulle opere che era opportuno proporre ai nostri Governi per il relativo finanziamento.

Ritengo che, oggi, si abbiano le carte in regola per chiedere con insistenza, perché dovremmo convincerci (almeno da parte mia lo sono) che il Piano, che qui è stato molto succintamente esposto, risponde alle esigenze e può risultare idoneo a risolvere buona parte dei nostri problemi.

Se non altro potrebbe essere considerato come elemento pilota per eventuali emendamenti, trasformazioni integrazioni.

Per realizzarlo certamente occorrerà una spesa non indifferente, dell'ordine di qualche centinaio di miliardi di lire, che potrebbe allarmare il Governo o gli Enti che dovranno erogarla e scandalizzare il grosso pubblico, che potrebbe intravedere, in una operazione del genere, una soluzione parziale ed unilaterale dei numerosi problemi che travagliano, in questo momento, la nostra Società.

Non è affatto così, perché da conteggi eseguiti, anche se partendo da ipotesi semplificative, si può dimostrare che il condizionamento del traffico (ingorghi, rallentamenti, ecc.) produce nella nostra città un danno valutabile, oggi, in circa un miliardo e mezzo di lire all'anno, che potrebbe elevarsi a tre miliardi fra cinque anni, se dovesse permanere l'odierna tendenza di accrescimento della circolazione automobilistica.

Gli interventi di cui si è detto, quindi, sarebbero ampiamente pagati dal vantaggio che tutta la Comunità ne ricaverebbe.

\*\*\*

Nel frattempo, intanto, è necessario adottare i provvedimenti più opportuni, che ci permettano di non rimanere soffocati.

I divieti di sosta, le zone disco più o meno estese, devono considerarsi, ormai, iniziative superate, perché per ognuna di esse l'automobilista, non escluso quello palermitano, certamente fra i più brillanti e perspicaci del mondo in questo campo, ha trovato ad ogni divieto il proprio personale antidoto; non basta il più agguerrito, organizzato e numeroso, corpo di Vigili Urbani per eliminare le soste abusive e gli intralci alla circolazione determinate dagli stessi utenti della strada, quando l'indisciplina si estende a tappeto.

Una via da seguire, ormai riconosciuta fra le più valide in studi seri ed in approfonditi dibattiti svoltisi in Italia ed all'estero sul tema del traffico urbano, consiste nel prendere iniziative che abbiano lo scopo di migliorare e rendere più efficiente il trasporto pubblico aumentandone le velocità commerciali e le frequenze.

Com'è logico la soluzione o le soluzioni da proporre sono diverse in funzione di tanti fattori che variano da una città all'altra, sia per la situazione originaria dei trasporti pubblici sia per condizioni di natura urbanistica ed ambientale.

A Palermo le velocità commerciali dei mezzi pubblici sono molto variabili ed in alcuni tratti si riducono a pochi (5-6) Km/h; tutto ciò produce disfunzioni molto gravi nel servizio, e perciò riduce l'efficienza del trasporto, con diminuzione del numero di passeggeri trasportati e conseguente appesantimento della circolazione automobilistica.

E' un processo a catena, che, se non sarà fermato in tempo porterà alla paralisi della nostra città.

L'unica nostra ancora di salvezza è costituita, come si è detto, dal servizio pubblico e ad essa dobbiamo aggrapparci, anche se è immaginabile che alcuni provvedimenti possono apportare — a mio giudizio solo apparentemente — nocimento ad alcune categorie e ad alcune zone cittadine.

I provvedimenti che si suggeriscono sono diversi e possono così elencarsi:

- a) istituzione di corsie preferenziali per i servizi pubblici;
- b) riorganizzazione delle linee di questi servizi evitando le sovrapposizioni e le interferenze, sulla scorta di uno studio particolareggiato;
- c) riservare almeno in determinate ore, alcuni tratti stradali esclusivamente ai servizi pubblici;
- d) creazione di vie di scorrimento nelle quali verrebbero vietate anche le fermate;
- e) organizzazione dei servizi per il carico e lo scarico dai mezzi pesanti in ore opportune;
- f) decentramento graduale degli uffici, degli empori, delle banche, dalle zone congestionate;
- g) scelta e sistemazione di zone di parcheggio ai margini delle vie di scorrimento ed, eventualmente, costruzione di autosili o di parcheggi sotterranei ed a più piani;
- h) ristrutturazione del Corpo dei Vigili elevando l'organico degli addetti alla circolazione;
- i) riorganizzazione dei sistemi semaforici, provvedendo, ove necessario, alla creazione di collegamenti centralizzati che agiscano tempestivamente entro un vasto raggio;
- l) creazione di quelle infrastrutture (sottopassaggi pedonali, allargamenti delle sedi stradali, ecc.) che non rientrano nel Piano Generale di cui si è detto nelle premesse e che possono essere attuate, con spesa non eccessiva, in sede di manutenzione;
- m) eliminazione delle ostruzioni temporanee per lavori che spesso si protraggono per un tempo eccessivo (sulle strade urbane i lavori dovrebbero essere eseguiti di notte, adottando tutti gli accorgimenti tecnici necessari a mantenere la continuità superficiale della carreggiata).

In questa sede non ritengo necessario entrare in maggiori e più approfonditi ragguagli, anche per non tediare gli amici che, così benevolmente mi hanno accolto in questa seduta conviviale.

Il mio proposito, del resto, era quello di sensibilizzare la loro attenzione — e non so fino a qual punto era necessario — sulla importanza del problema e sulla necessità che tutti dobbiamo adoperarci per risolverlo.

A questo punto il Presidente, data l'ora veramente tarda, ringrazia ancora i due relatori principali ed in particolare il Prof. Tesoriere e ringrazia altresì tutte le Autorità intervenute. Indi a che, prima di sciogliere la seduta, fa presente che la Tavola rotonda su « Traffico e Centro Storico » si concluderà, previo avviso, in una prossima seduta, alla presenza del Sindaco di Palermo.

Abrignani, Ascione, Avola, Azzarello, Barbagallo Sangiorgi, Bellotti, Benfratello, Borsellino, Buffa, Caiozzo, Capuano, Carini, Catalano, Crescimanno C., Dagnino, Dara, Donatsch, Fatta, Fazio, Friscia, Gerbasi, Giuffrè L., Giuffrè M., Guccione, Gulì C., Gulì G., Gullo A., Gullo R., Gullotti, Lo Bianco, Loffredo, Maniscalco Basile L., Massaro, Masticchi, Melisenda, Mirabella G., Mirabella T., Mirri, Morello Aldo, Mormino, Pansini, Parlato Alfonso, Parlato Arturo, Pavone Macaluso, Piscitello, Platania, Puglisi, Ramdor, Rezoagli, Rivarola, Salvia De Stefani, Schifani, Sergio, Sorce, Spadafora di Bissana, Spina, Tagliavia, Tavella, Teresi G., Torina, Ugo, Vaccaro Todaro, Varvaro, Vassallo, Vicari.