



L'alleanza di liste civiche ed il candidato Sindaco Carlo Carmine Gervasi, nell'ambito delle manifestazioni elettorali, hanno organizzato ieri sabato 28 Aprile 2012 presso lo Chalet delle Rose in Galatina, un incontro dibattito sul tema: "Mobilità sostenibile: riflessioni per una progettualità condivisa". Sono stati invitati come relatori l'ing. Orazio Manni, Project director della D'Appolonia spa e l'Arch. Sergio Cisternino, libero professionista e consulente di diverse amministrazioni nel campo della mobilità.

Il convegno è stato moderato dall'Arch. Antonello Sforza ed ha visto l'intervento conclusivo del candidato Sindaco Carlo Carmine Gervasi. Nello svolgimento del convegno, che ha visto una folta ed attente platea di cittadini ed operatori, sono stati affrontati diversi temi: l'ing. Manni ha descritto gli strumenti avanzati per la pianificazione delle trasformazioni urbane, con specifico riferimento alla possibilità di valutare gli impatti che interventi di modifica del tessuto urbano hanno sull'ambiente, sul traffico, sul benessere dei cittadini. Il suo intervento poi ha affrontato le esperienze di frontiera sulla promozione di interventi di mobilità pubblica sostenibile a bassa domanda (per esempio per i centri storici), concludendosi con le esperienze concrete sul territorio salentino di interventi di mobilità che valorizzino l'uso privato di mezzi di trasporto a ridotto impatto ambientale.

Il convegno ha visto poi l'intervento dell'arch. Cisternino che nel suo intervento ha trattato di temi quali il rapporto tra l'urbanistica, la mobilità, la sosta, ed in particolare il tema degli spostamenti e la città in rapporto agli insediamenti, nel senso delle funzioni che devono essere collegate urbanisticamente per non congestionare le città.

Egli ha evidenziato come gli spostamenti non sono mai generati dalla pura necessità di movimento, ma dalla necessità di accedere ad alcune funzioni: lavoro, studio, servizi, svago, residenza. Quindi sono gli insediamenti, ovvero i luoghi in cui queste funzioni sono collocate, che generano gli spostamenti. Gli automezzi dunque si muovono con il preciso scopo di raggiungere uno spazio di sosta che sia il più vicino possibile al luogo in cui è collocata la funzione desiderata (sia essa l'abitazione del conducente, il suo luogo di lavoro, il supermercato, ecc.). Dal modo in cui si costruisce la città (per come si sono venute costruendo nei secoli ma anche per come si costruiscono ogni giorno attraverso i piani urbanistici e gli interventi edilizi) dipende il rapporto tra "localizzazione delle funzioni e modalità di accesso" e quindi anche: il traffico, la congestione, l'inquinamento, la qualità dell'ambiente, ecc.

La congestione di una città, le code, l'inquinamento, o al contrario la desertificazione di alcuni

ambiti (per esempio centri storici che vengono depauperati ed abbandonati) vengono spesso -inconsapevolmente ma ineluttabilmente- pro-grammati in sede di elaborazione del piano regolatore e degli altri strumenti urbanistici. Ciò avviene quando si contravviene all'imperativo di collocare le funzioni più attrattive in adiacenza alle linee di trasporto pubblico; quando si prevedono sviluppi urbani con densità eccessivamente basse; quando si prevedono "decentramenti" di funzioni in luoghi di scarsa accessibilità; quando si progetta un sistema di sosta squilibrato; le conseguenze in termini di congestione sono inevitabili ed immediate. L'arch. Cisternino ha poi puntualizzato come la localizzazione delle aree per la sosta, per gli spostamenti su gomma, è l'altro elemento del sistema di accessibilità, indissolubilmente legato alla localizzazione delle funzioni. Troppo spesso si dà importanza alla sola circolazione, focalizzando l'attenzione sul traffico, e considerando la sosta un elemento accessorio del sistema di mobilità. Al contrario, il controllo e la gestione della sosta è lo strumento fondamentale che può consentire il controllo del traffico, perché incide direttamente sull'accessibilità agli insediamenti ed alle funzioni, ovvero sulle motivazioni degli spostamenti. La configurazione ed il controllo del sistema della sosta sono allora efficaci strumenti di gestione della città. L'unico fondamentale criterio da seguire, dal punto di vista urbanistico, è che la limitazione della capacità di stazionamento o la sua tariffazione, non deve mai tradursi in limitazione dell'accessibilità alle funzioni urbane.

La conoscenza della domanda di mobilità delle persone sul territorio e delle condizioni d'accessibilità degli insediamenti oltre alla domanda potenziale di trasporto pubblico è alla base di qualsiasi scelta di programmazione urbanistica.

Per individuare quale può essere l'obiettivo perseguibile nella pianificazione del traffico e quindi l'obiettivo di valorizzazione del tessuto urbano occorre riferirsi non alla categoria della generica mobilità ma a quella dell'accessibilità, che è ben più significativa dal punto di vista urbanistico e non solo.

L'aumento dell'accessibilità non significa necessariamente la tutela di ogni modo di trasporto: spesso infatti per aumentare l'accessibilità è necessario indurre un cambiamento del modo di trasporto (per esempio dal mezzo privato al mezzo pubblico ed alla pedonalità).

Il primo e più importante obiettivo, in una strategia complessiva di intervento in un piano urbanistico è LA TUTELA ed anzi l'AUMENTO dell'accessibilità alle funzioni urbane.

Gli obiettivi fondamentali di un pianificatore sia che egli si occupi di un generale piano urbanistico che di uno specifico intervento nel settore della mobilità possono essere gli stessi: aumentare l'accessibilità alle funzioni urbane; ridurre la congestione da traffico; riqualificare sotto il profilo ambientale la città; diminuire l'inquinamento.

Per il raggiungimento di questi obiettivi necessariamente devono essere previsti interventi coordinati come limitare la circolazione privata per alcuni tipi di spostamento; limitare il traffico per alcune aree; pedonalizzare ed incentivare altri interventi per la cosiddetta mobilità lenta; spingere per uno spostamento modale dal mezzo privato al mezzo pubblico.

L'arch. Cisternino ha poi trattato il tema così sentito delle pedonalizzazioni dei centri storici, definendole, se opportunamente pianificate e concertate, come un potente strumento per allargare l'accessibilità al centro ad una più ampia massa di cittadini rilanciando questo ambito urbano.

Lo strumento della pedonalizzazione è ormai applicato da molti anni in Italia ed all'estero, in città grandi medie piccole, borghi. Il criterio guida è quello dell'accessibilità: la pedonalizzazione non deve dunque deprimere l'accessibilità alle funzioni urbane, anzi deve estenderla ad un numero maggiore di utenti; infatti qualsiasi cittadino accetta di buon grado la limitazione della

circolazione veicolare quando questa si traduca in un aumento dell'accessibilità reale. Ma la pedonalizzazione non deve snaturare il carattere dei luoghi in cui viene attuata, ne deve invece mantenere e aumentare la qualità dell'ambiente urbano: privilegiando l' uso pedonale e ciclabile delle strade di alcuni settori del centro storico; ipotizzando particolari tipi di zone a traffico controllato, un sistema di parcheggi posti ad una distanza raggiungibile a piedi dalle destinazioni più centrali, una tutela delle esigenze di accessibilità dei residenti. Se correttamente impostato e pianificato una pedonalizzazione può consentire di migliorare le condizioni ambientali dell'area centrale, con riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico; di migliorare le condizioni paesaggistiche del centro storico; di aumentare le possibilità di accesso al centro per il maggior numero di cittadini interessati, di valorizzare gli spazi aperti di maggiore pregio storico-artistico; di favorire l'organizzazione di iniziative con scopi di promozione turistica e culturale, di valorizzare infine lo stesso patrimonio immobiliare.

Un semplice provvedimento di pedonalizzazione può essere molto difficile da gestire in ordine alla necessità di garantire accesso adeguato alle funzioni residenziali, produttive e commerciali esistenti.

In questo campo, è sempre più generale la convinzione che sia necessario intervenire con una serie di interventi flessibili e dilazionati nel tempo, che non individuino un' immediata pedonalizzazione, ma in grado di creare le condizioni per un uso pedonale dell'area centrale, da conseguire completamente entro una certa soglia temporale.

Inoltre, sono sempre più praticate e stanno diventando sempre più sofisticate le tecniche di "semi-pedonalizzazione" che tendono a raggiungere gli stessi scopi della pedonalizzazione, pur conservando una limitata transitabilità della rete.

L'arch. Cisternino ha poi concluso il suo intervento affrontando il tema importantissimo della fluidificazione del traffico attraverso la gerarchia delle reti e l'organizzazione delle intersezioni. Egli ha ricordato che il libro verde dell'unione europea vede tutti noi impegnati ad inventare una nuova cultura della mobilità urbana, sfida immensa per conciliare, da un lato, lo sviluppo economico delle città e l'accessibilità del loro territorio e, dall'altro, la qualità di vita e la tutela ambientale. Di fronte a queste problematiche dalle molteplici implicazioni, occorre uno sforzo comune per incentivare la ricerca di soluzioni innovative e ambiziose in materia di trasporto urbano, che permettano di rendere le nostre città più agibili, più accessibili, più sicure e meno inquinate. Per conseguire una migliore mobilità urbana e periurbana, una mobilità sostenibile, una mobilità al servizio di tutti i cittadini europei, ma che consenta anche agli operatori economici di sentirsi a loro agio in città. A questa nuova cultura della mobilità urbana possono contribuire anche nuovi metodi e strumenti di pianificazione urbanistica, anche se un ruolo di primo piano spetta all'educazione, alla formazione e alla sensibilizzazione.

Il candidato Sindaco Carlo Gervasi, dopo aver ringraziato i relatori per il loro intervento ha concluso il convegno stigmatizzando di come siano inefficaci interventi amministrativi condotti sul tema della mobilità come operazioni spot, slegati e privi di una visione allargata e condivisa tra i diversi soggetti coinvolti. Egli ha rimarcato di come invece la mobilità è tema che per una città come Galatina deve essere trattato come azione strategica e di largo respiro, che si ponga in particolar modo chiari obiettivi da raggiungere, anche di medio-lungo periodo, con azioni congiunte e coordinate, supportate da interventi strutturali ,

Il candidato sindaco ha sottolineato come l'incontro ha avuto lo scopo di rendere evidente a tutti che l'azione da intraprendere, se si diventerà forza di governo cittadino, sarà quella di risollevarla la città di Galatina da una situazione di stallo, attraverso coraggiose politiche di ripresa, anche attraverso il pieno coinvolgimento dei cittadini e degli operatori economici. E' il

## Liste Gervasi. Il convegno sulla mobilità cittadina sostenibile

Scritto da Antonello Sforza  
Lunedì 30 Aprile 2012 07:37

---

momento di rimboccarsi le maniche - ha concluso Gervasi - e risolvere i problemi della città, innalzando la coscienza civica patrimonio di questa città, scoprendo il valore economico dei comportamenti etici e virtuosi, chiamando tutti ad un impegno al fine di riportare Galatina alla sua bellezza appannata.