

Sistema tranviario e mobilità nella città di Palermo

Rosanna Pirajno

CULTURA E SOCIETÀ

Si propone una lettura degli interventi per il miglioramento della mobilità urbana non solo in termini di miglioramento dei servizi infrastrutturali offerti ai cittadini ma in termini di miglioramento complessivo della qualità dell'ambiente urbano, ovvero di quelle relazioni virtuose che si stabiliscono tra ambiente urbano e fruitori dei servizi, prendendo spunto dalle iniziative in corso di realizzazione e quelle in corso di progettazione nella città di Palermo

Potrebbe essere il titolo di un pamphlet *Come muoversi a Palermo con i mezzi pubblici*, sottotitolo *Come il sistema trasporti può entrare in conflitto con il sistema città.*

E lì, avanti con una rassegna nostalgica di vecchie cartoline viaggiare che riprendono carrozze tram in transito per via Roma, piazza Marina, via Lincoln, via Crispi, l'Arenella, perfino Mondello raggiungevano le gloriose linee di un tram molto spartano, una sola carrozza dipinta di giallo, panche in legno e sferragliare di ruote nel silenzio della città che si apriva al progresso.

Si era nella prima metà del secolo XX e nelle strade percorse dal tram, la trazione elettrica conviveva allegramente con quella animale, le rotaie non spaventavano carrozze carretti *strascichi* rare automobili e pedoni in paglietta che le attraversavano con disinvoltura, attenti soltanto al *dliiin dliiin* di avviso del manovratore.

La città subiva profondi processi di trasformazione che sovvertivano i consolidati rapporti tra gli elementi in gioco, il *locus* e suoi abitanti, ma non si avevano ancora strumenti per studiare il fenomeno che sarà in seguito elaborato da discipline come Ecologia urbana e Psicologia dell'ambiente.

StrumentiRES - Rivista online della Fondazione RES

Anno VIII - n° 4 - Dicembre 2016

Nelle vie e nelle piazze, si elevavano diradati e smilzi i primi alberelli appena piantati come si conveniva al nascente decoro urbano, che prediligeva filari di *Ficus benjamin* a chiome regolamentate dall'*ars topiaria*, che poi le avrebbe geometrizzate in cubi fitti di foglie tosate.

La strage di alberi sarebbe arrivata con il tram del 2014, i Bombardier sono carrozze possenti che scorrono rapidi nelle “asole tecniche” protette, tutte asfalto, cemento e ferro, che hanno spodestato le arruffate strisce di verde in cui fiorivano le chorisie, ombreggiavano i pini, stormivano i ficus ... le strade del XXI secolo sono tornate calve come agli esordi, assolate, uniformi. La compensazione promessa non potrà far molto, per ridare un posto alla natura nella città di asfalto e cemento e metallo semovente, nelle vie attraversate dalle linee tram il paesaggio è profondamente modificato, manca la componente cromatica dei filari arborei, niente fioriture primaverili e riparo ad uccelli, senza la loro funzione ossigenante ombreggiante disinquinante sarà peggiore il microclima di molte “isole termiche” urbane, ma a qualcosa bisognava pur rinunciare non essendovi spazio sufficiente per entrambi i servizi, trasporti e sostenibilità.

Piantumare una quantità di alberature pari a quelle soppresse nei viali “tramvati”, stimate intorno a settecento, è un palliativo utile e necessario a ricostituire un rapporto ecologico squilibrato dalla prevalenza di cemento e ferro, piuttosto che da inquinamento atmosferico che il nuovo mezzo è incaricato di abbattere, ma la valenza paesaggistica degli spazi aperti resta profondamente alterata.

Non più sfoggio di sfumature cromatiche nei cicli stagionali, niente fastidiosi tappeti di fiori e foglie secche sui marciapiedi, nessuna esibizione del ruolo di agenti di mitigazione del clima e degli effetti inquinanti del traffico veicolare, impattante anche quando in sosta.

Sia chiaro, qui non si recrimina il proposito della municipalità di ammodernare il servizio dei trasporti urbano e che lo individui, mirando ad una mobilità di massa che vada spedita in assenza di intralci, in quello che più e meglio la garantisce, ovvero il trasporto su ferro in superficie e in sotterranea quando possibile. In sotterranea, e in parte emergenti, le due grandi opere in esecuzione che si chiamano anello ferroviario e passante ferroviario, che già ove funzionano hanno agevolato gli spostamenti di lunga tratta accorciando di parecchio distanze e tempi di percorrenza, procedono a rilento verso il completamento a causa di gravi inconvenienti riscontrati nelle fasi esecutive, sicché i disagi provocati dai cantieri dislocati in diversi punti della città e operanti in contemporanea, sono tali da vanificare i vantaggi che si attende di ricavarne.

La città è sotto l'assedio di cantieri che bloccano intere strade e mortificano circolazione e commercio, ma li sopporta in vista dello snellimento del traffico veicolare privato che a lavori conclusi dovrebbe verificarsi. Accettazione passiva dunque, essendo parecchio carente la comunicazione sullo stato di fatto dei lavori, su cui di tanto in tanto emergono notizie di stampa allarmanti e di cui si sconosce la qualità architettonica delle opere fuori terra, altrimenti dette "emergenze", finché non si taglierà il nastro del fine cantiere.

E' vero, la metropolitana in sotterranea è stata il toccasana delle grandi città che hanno saputo e potuto rivoluzionare il proprio sistema di trasporti e, dove non si è riusciti, è toccato alla rete tranviaria di superficie supplire all'urgenza di spostare masse di cittadini per lunghe distanze in tempi ravvicinati, perfino centri storici delicati e problematici come Firenze se ne sono in parte serviti.

Nessun dubbio che sia obiettivo primario delle amministrazioni locali, almeno quelle più attente all'intreccio di questioni che gravitano attorno alla "vivibilità urbana", approntare sul proprio territorio una rete più ampia possibile di trasporti pubblici integrati che raggiungano i punti estremi delle espansioni nate dalla *conurbazione urbana*.

Giacché di questo bisogna pure tener conto, della città che si avvia ad essere "area vasta" o "città metropolitana" e che perciò, in altri termini, dalla *forma urbis* compatta delle origini si è andata sfrangiando in *agglomerato urbano* che lambisce gli insediamenti confinanti, richiedendo perciò collegamenti più estesi e articolati verso le espansioni periferiche. Lo *Sprawl town* di cui parla Richard Ingersoll, ovvero la "città diffusa" che ha invalidato la distinzione tra città e "contado" urbanizzandolo convulsamente, è una realtà con cui sono chiamati a fare i conti tutti, dai politici agli amministratori e ai tecnici, pianificatori, trasportisti, paesaggisti, economisti, sociologi e via elencando.

E non è un caso che nelle agende politiche, anche nazionali, ricorra sempre più frequente il tema del "recupero delle periferie" e che si faccia riferimento a Renzo Piano che invita a fermare le espansioni a macchia di leopardo per recuperare l'esistente, quindi facendo della "ricucitura" dei margini della città un imperativo categorico dell'urbanistica più avanzata. Il tema diventa così un'esigenza primaria di programmazione cui non possono sottrarsi i Comuni attenti a migliorare la qualità dell'ambiente urbano degradato, e non solo in termini di servizi offerti, ma di relazioni virtuose con e tra gli abitanti che di quei servizi si servono. Quindi va bene il tram che collega le periferie al centro città, pur se alcuni ambiti sono usciti devastati dall'inserimento "forzato" delle linee ferrate, ma se

non integrate con fattori generatori di *effetto città* come lo intendeva Aldo Rossi, capaci cioè di elevare anche culturalmente il livello di vita degli abitanti, le periferie non miglioreranno di molto la loro condizione marginale seppure meglio collegata.

Ecco, le relazioni tra ambiente urbano e fruitori - ovvero tra gli stimoli fisici che l'ambiente promana inducendo a comportamenti virtuosi, se accettato, o viziosi se rifiutato – stanno o dovrebbero stare anch'esse nelle agende politiche di chi si accinge a interessare ampi spazi urbani di infrastrutture tutt'altro che leggere, come la rete tranviaria, procurando modificazioni sostanziali, e irreversibili, agli spazi e alle relazioni intessute da chi ne fruisce.

Lungi da me l'idea di uno sfoggio erudito in un breve ragionamento sulla rete di trasporti *in progress*, eppure non ritengo superflua l'applicazione, nel caso controverso del tram in via Libertà, di discipline "altre" che amplino il punto di vista e non esaltino solo la "circolazione" fra le complesse e varie componenti della struttura urbana. E' proprio questo il caso di un'area-studio «testimonianza di valori ... permanenza e memoria ... rapporto tra il luogo e gli uomini» poiché «la città è nella sua storia» (A. Rossi, *L'Architettura della città*), a cui occorre rivolgersi con supporti culturali e scientifici più ecologici – della Ecologia urbana e della Psicologia ambientale che appunto hanno rilevato il nesso tra luoghi e attività, consuetudini, costumi e perfino attaccamenti di quanti quei luoghi frequentano – che tecnologici applicati alla più moderna "ingegneria dei trasporti".

Nel bene e nel male - nel profondo male inferto dalla speculazione sulle aree edificabili degli anni cianciminiiani -, l'asse Libertà che con diversi nomi, tempi e sezioni attraversa da sud-est a nord-ovest l'impianto urbano "compatto", rappresenta il manifesto materiale e culturale delle vicende, o forse sarebbe meglio dire degli intrecci politico-urbanistici che hanno configurato la città moderna, quella che nelle intenzioni avrebbe esaudito le ambizioni europeiste di pianificatori illuminati e nei fatti finì schiacciata dalle macchinazioni affaristico-mafiose di politici, amministratori e tecnici senza scrupoli.

La via Libertà è "la" strada dei palermitani per eccellenza, con un alto valore storico e uno simbolico ancora più alto, che affiora dal respiro di *allée* europeo con cui è nata e che ha mantenuto nonostante gli sfregi alle quinte edilizie e alla sua stessa percorribilità, appesantita dall'innalzamento della densità edilizia di fronti e dintorni, ed è l'unico viale di tutta la città moderna che sappia offrirsi alla "rappresentazione di cittadinanza" che si coagula in manifestazioni, spontanee od organizzate e addirittura istituzionali se ricordiamo le sfilate militari delle ricorrenze statali, in lunghe maratone, in cortei di protesta o di sostegno a giuste cause, con frotte di spettatori schierati sotto i platani a

StrumentiRES - Rivista online della Fondazione RES

Anno VIII - n° 4 - Dicembre 2016

commentare. E non è soltanto simbolica la “affettività sociale” alla tradizione – ché tale è oramai, dopo tanti anni di rivendicata chiusura festiva - della passeggiata, del *passò*, delle *vasche*, dello *schiffariamento* condiviso con familiari e amici, dell’andare e venire all’ombra dei platani a piedi, in bicicletta, con i passeggini, i pattini e il monopattino, i tricicli, i cavallini, il cono gelato e il palloncino, il libro e l’audiolibro, guardandosi attorno e godendo di Architettura delle quinte e Natura dei possenti platani (e dei molti balconi fioriti) del viale che va a saldarsi, un giorno alla settimana, con la matrice storica pedonalizzata.

E c’era da aspettarsela una reazione negativa ai *rumors* sulla imminente trasformazione dell’impianto da “flessibile” a “rigido”, quando percorso e sbarrato da due coppie di rotaie transennate su cui sfrecceranno lunghe carrozze ingombranti e vanificanti le funzioni “sociali” di *allée plantée d’arbres*, declassato a strada di percorrenza veloce indifferente al contesto. Quello che si teme infatti, a guardare le sezioni pubblicate sul sito del Comune la cui veridicità risulta dubbia, è la prevalenza del “sistema trasporto” - pesante per massa, ingombro e velocità, e di straniante tecnologia - su un luogo identificabile con un “sistema urbano” composto di relazioni tra elementi fisici e attività interagenti, che rischia di diventare il grimaldello della disaffezione dei cittadini alla città godibile, con la sua storia, le sue ferite, le vergogne e i pentimenti, le attrattive e le memorie. E suona già il campanello d’allarmi con il degrado conseguente alla chiusura, da oltre due anni, della già frequentatissima piazza Castelnuovo presa in ostaggio dal cantiere dell’anello ferroviario di cui si sconoscono, in assenza di indicazioni figurative degli sbocchi “emergenti”, tempi e aspetti architettonici.

Se quindi lo Studio di fattibilità approntato dal Comune per l’ampliamento delle linee tram già in esercizio e, con priorità uno, la tratta A prolungamento “della linea 1 esistente per km 10,830 A/R, da via Balsamo a viale Croce Rossa”, cioè la linea 6/1 che dalla Stazione c.le imbrocherà le vie Roma, Amari, e quindi Libertà fino a Croce Rossa, incontra opposizione, non serve liquidarla come azione di “retroguardia” di conservatori che, osteggiando il tram, si collocano tra gli avversari del progresso e dei vantaggi che comporta.

Seppure perplessa, stimo indispensabile attivare un “sistema trasporti” moderno ed efficiente, che comprenda anche il tram ma non a costo di sovvertire gli «insiemi di parti interconnessi tra loro e con l’ambiente esterno tramite reciproche relazioni, che si comportano come un tutt’uno secondo regole proprie» (Rognini e Fuligni), qual è il sistema urbano in questione, risultato della evoluzione di luoghi e spazi e della percezione che se ne ha.

StrumentiRES - Rivista online della Fondazione RES

Anno VIII - n° 4 - Dicembre 2016

Non vi è dubbio dunque che, trattandosi dell'asse principale – e unico – dell'impianto che la città si diede dopo i moti del 1848, ancor prima di essere esaltato dalla “mania di grandezza” che pervaderà piani e progetti per la città post unitaria, corre l'obbligo di maneggiare la materia con estrema cura.

Nell'incontro chiesto e ottenuto con il Sindaco e i vertici dell'amministrazione comunale responsabili del settore infrastrutture, sono emersi i nodi critici dell'impianto che richiedevano chiarimenti riguardo, fra gli altri, alla funzionalità del sistema che da “metrotramvia” in sede protetta a causa della velocità sostenuta, si sarebbe convertito in “tramvia” la cui velocità inferiore ai 12 km/h la farebbe viaggiare in sede riservata a raso, priva di transenne e catenarie. A detta dei responsabili interpellati, che reputano economicamente insostenibile una rete di trasporto gommato elettrico, il prolungamento della Linea 1 fino a via Libertà con tram a raso, sostituirebbe vantaggiosamente le linee bus potendo contare sulle prerogative ecologiche che lo distinguono, relative alla trazione elettrica non inquinante e alla più elevata capienza, nonché alla migliore offerta di comfort del mezzo, arioso, silenzioso e ben “sfinestrato” così da consentire quella “relazione visiva con il contesto”, che tuttora ritengo clausola non marginale del rapporto affettivo da mantenere con la città che si percorre, osservandola e studiandola anche dal finestrino di un mezzo pubblico.

Le mie resistenze nei confronti del tram in via Libertà si sono quindi attenuate, ma resta la condizione posta, e avvalorata dalle assicurazioni del sindaco Orlando, del vice sindaco Arcuri e dell'assessore Gini, del capo area per le infrastrutture Li Castri, nonché di Rossi direttore generale Amat, che l'intera area debba essere oggetto di concorso di Riqualficazione Urbana ad alto tasso di qualità architettonica ed ambientale. Diventa necessario e indispensabile, per quanto sopra espresso, che l'intervento si risolva in un processo di Rigenerazione Urbana - o Urban Renewal - di questa “area sensibile” caricata di un'infinità di simboli non solo urbanistici, che quindi l'impianto della importante infrastruttura su ferro diventi occasione per soddisfare le aspettative funzionali ed etico-estetiche di un importante frammento del “sistema città”, rinnovato dalle linee tram integrate con piste ciclabili, giardini e alberi all'ombra dei quali passeggiare e socializzare. Una città migliore, insomma, perché le linee tram avranno apportato migliorie complessive nelle relazioni, funzionali ma anche affettive, degli abitanti con la propria città.