

ELECTRONIC TOWN MEETING PER DIALOGARE CON I CITTADINI

MANUALE DI PARTECIPAZIONE

16 NOVEMBRE 2013



PEDONALIZZAZIONI



RIQUALIFICAZIONE
DELLA COSTA



TEMA DA
INDIVIDUARE



DECENTRAMENTO
AMMINISTRATIVO



RACCOLTA
DIFFERENZIATA

OGNUNO DEI TEMI SCELTI
SARA' OGGETTO DI
DISCUSSIONE FINALE
UTILIZZANDO LA TECNICA
DELL'ELECTRONIC TOWN MEETING.

Essere ascoltati e'
un diritto di tutti i cittadini.
Partecipa al town meeting
per discutere le politiche della tua città'.

Seguici su: www.etmpalermo.wordpress.com
Fb: etmpalermo / twitter: etmpalermo

UN PROGETTO DI PARTECIPAZIONE
A CURA DI:

NEXT - www.nuovenergie.org

CLAC - www.clac-lab.org

EASY - www.easyint.it

Con i cinque ETM in programma, il Comune di Palermo inizia un percorso di promozione della partecipazione dei cittadini su temi strategici per il presente e per l'immediato futuro della città:

- pedonalizzazioni,
- decentramento amministrativo,
- riqualificazione della costa,
- raccolta differenziata.

Dopo una lunga fase di ascolto del territorio attraverso le tecniche della ricerca/intervento, ognuno dei temi scelti dal Comune sarà oggetto di discussione utilizzando la tecnica dell'Electronic Town Meeting, un Forum che permette l'interazione e la discussione, in contemporanea, di un grande numero di persone per affrontare temi di interesse pubblico e prendere posizione su politiche locali. Un'occasione nuova e importante per i cittadini di far sentire la propria voce e indirizzare le politiche della città.

Servizio di progettazione e realizzazione di eventi a mezzo di metodologie e tecniche partecipative. (CIG 4774322725).

Sindaco: Prof. **Leoluca Orlando**

Assessore alla Partecipazione e decentramento: Prof. **Giusto Catania**

Capo Area Partecipazione: dott. **Sergio Maneri**

COS'È L'ELECTRONIC TOWN MEETING



Il "Town meeting" è un metodo per coinvolgere i cittadini nelle decisioni che riguardano il futuro della propria città e/o del proprio quartiere.



Ci sono vari tipi di TM, tra cui quello 'aperto' basato sulla partecipazione diretta di tutti gli abitanti, e quello rappresentativo, in cui alcuni cittadini, selezionati fra la totalità della popolazione locale, discutono e votano per la collettività che rappresentano. Questa tecnica di confronto tra più persone è stata reinterpretata in Italia da Avventura Urbana in una versione che prende il

nome di Electronic Town Meeting (e-TM). L'uso dell'e-TM è stato promosso e sistematicamente applicato in Italia dalla Regione Toscana che mette gratuitamente a disposizione degli enti e delle amministrazioni pubbliche le tecnologie hardware e software per la sua realizzazione.

Nell'e-TM la discussione in piccoli gruppi intorno a un tavolo si coniuga con un sistema di sondaggio elettronico molto semplice da usare: da una parte permette di trasmettere tempestivamente gli esiti dei lavori di gruppo ad un'assemblea plenaria; dall'altra introduce la possibilità di conoscere le opinioni dei singoli attraverso il televoto.



Nell'e-TM si svolgono in successione tre differenti fasi di lavoro, volte a facilitare i partecipanti nella discussione dei temi oggetto della discussione:

1. una prima fase di informazione e approfondimento;
2. una seconda fase di discussione in piccoli gruppi;
3. una terza fase in cui i temi sintetizzati e restituiti in forma di domande sono proposti ai partecipanti che si possono dunque esprimere in modo diretto votando individualmente.

I VANTAGGI DELL'E-TM



Tutti possono partecipare attivamente

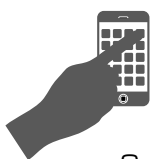
Nell'e-TM si può coinvolgere un numero anche molto alto di persone (da alcune centinaia a diverse migliaia). Le persone sono sedute intorno a tanti tavoli da circa 10 posti, ciascuno dotato di un pc portatile.



Si discute in modo democratico

L'evento è organizzato in modo da permettere una discussione democratica. Anche le persone meno abituate a parlare in pubblico riescono a prendere parola e a fare delle proposte.

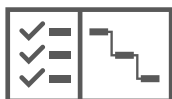
Inoltre il tempo a disposizione è sufficiente per permettere a tutti di esprimersi.



Le preferenze di tutti i partecipanti sono considerate importanti

I partecipanti sono dotati di un telecomando per il televoto. Dopo avere discusso ai tavoli ognuno può esprimere la propria preferenza e votare l'opinione o proposta che ritiene più giusta.

Questo permette di registrare in modo chiaro le preferenze, diversamente da quanto accade nelle assemblee.



Si producono risultati concreti

Al termine della giornata tutti i partecipanti ricevono un documento (instant report) con i risultati raggiunti nel corso della discussione e delle votazioni.

GLI ELEMENTI PRINCIPALI DELL'E-TOWN MEETING



Nell'e-TM i partecipanti discutono intorno ai tavoli e trasmettono con un pc portatile i risultati delle loro discussioni ad un computer (server) centrale. I momenti di discussione si alternano a momenti di televoto.

Vediamo quali sono gli elementi fondamentali per il funzionamento di questo metodo:



Facilitatori di Tavolo

I Facilitatori di Tavolo sono coloro che si occupano di moderare la discussione ai tavoli. Per fare questo vengono formati appositamente. Sono supportati da Assistenti di Tavolo che si occupano di trascrivere i commenti sul computer.



Il Theme Team (La Squadra dei temi)

La Squadra dei temi è un gruppo di circa dieci persone che riceve i commenti provenienti dai tavoli. Il suo compito è estrarre rapidamente dai commenti i temi più significativi e ricorrenti. Un gruppo di esperti (Theme Team Leader) elabora queste sintesi e le presenta all'intera assemblea.



Telecomandi

Ogni partecipante ne riceve uno, per rispondere alle domande in fase di voto. In questo modo ciascuno può scegliere la proposta che preferisce fra le diverse alternative emerse. Il telecomando si usa nel momento in cui la domanda viene proposta dai Theme Team Leader e appare sugli schermi: un segnale acustico avvisa il pubblico dell'inizio del televoto.

Per votare si digita sulla tastiera il numero corrispondente all'opzione desiderata; la luce verde accesa sul telecomando significa che è possibile votare, una volta digitata l'opzione scelta la luce diventa rossa e rimane in questo stato fino alla fine della votazione. In caso di errore i partecipanti possono premere il tasto CANC, la luce da rossa ritornerà verde e quindi potranno effettuare il nuovo voto.



Le votazioni

All'assemblea vengono comunicati i risultati complessivi delle preferenze espresse da tutti i partecipanti nel corso della votazione delle proposte.

ETM PEDONALIZZAZIONI

INTRO

Dalla prima metà degli anni Novanta, Palermo è il teatro di un processo di riqualificazione che ha tentato di porre fine a una lunga fase di abbandono del centro storico e di alcune delle borgate marinare caratterizzata dal declino della popolazione residente, dall'assenza di illuminazione stradale, dall'abbandono degli spazi collettivi e dalla mancanza di servizi pubblici. Tale processo, tuttora in corso, ha contribuito alla valorizzazione del patrimonio abitativo e storico-architettonico; ha attratto flussi di turisti, nuovi residenti e - anche se in misura ancora limitata - nuove attività economiche.

Le trasformazioni in corso hanno tuttavia generato anche nuove esigenze e problemi relativi alla vivibilità urbana, alla mobilità, alla regolamentazione delle attività commerciali e, soprattutto, notturne. Questi cambiamenti hanno portato dunque all'attenzione dei cittadini e della pubblica amministrazione la necessità di avviare percorsi di confronto e dialogo collettivo volti a disinnescare tensioni e conflitti tra interessi e bisogni contrapposti in particolare per quanto riguarda il tema delle pedonalizzazioni. Nello specifico per quanto riguarda le pedonalizzazioni, diversi sono i bisogni e gli interessi espressi da categorie di soggetti sul territorio. La possibile pedonalizzazione del centro storico e/o di alcune sue parti, oltre che delle borgate marinare, risulta infatti essere una questione di particolare interesse sia per le attività commerciali, sia per la possibilità d'incentivazione della fruizione turistica del territorio, sia per migliorare la qualità della vita dei residenti (in termini di rumore, sicurezza, inquinamento) che per favorirne l'accesso da parte di tutti i cittadini.

Storicamente, la città sconta gravi problemi legati alla gestione dei flussi che la attraversano, all'uso e all'abuso dello spazio pubblico, alle inefficienze della macchina amministrativa, alla scarsa condivisione, da parte della cittadinanza, del sistema delle regole e della necessità di rispettarle.

Così, mentre nella grande maggioranza delle città europee le pedonalizzazioni sono una realtà da tempo consolidata, a Palermo la volontà dell'Amministrazione Comunale di pedonalizzare parti del territorio urbano suscita controversie e pone questioni di non facile soluzione.

Come è chiaro, quando parliamo di pedonalizzazioni si devono affrontare, insieme a questioni inedite per la città di Palermo, anche problemi ormai incancreniti per fare fronte ai quali è necessario razionalizzare l'uso del suo territorio definendo un sistema di regole e di usi dello spazio pubblico che contribuisca a innalzare il livello della qualità della vita dei cittadini, che non sia di ostacolo allo sviluppo economico e che permetta di affrontare efficacemente problemi come quello dell'inquinamento ambientale e acustico.

16 NOVEMBRE 2013



PEDONALIZZAZIONI

L'Electronic Town Meeting promosso dall'Amministrazione Comunale mira sia all'approfondimento delle questioni generali legate alle pedonalizzazioni sia alla definizione delle modalità della loro concreta realizzazione. Quali sono dunque i motivi per i quali, in una città come Palermo, può essere utile istituire aree

pedonali? Tutto ciò si traduce nel porre la necessaria attenzione alle questioni relative a cosa serve pedonalizzare e a chi serve.

Certamente una discussione di questo tipo, per evitare di trasformarsi in uno sterile scontro di posizioni cristallizzate e già note, deve sforzarsi di tenere presente l'interesse generale e il futuro della Città.

Si tratta dunque di mettere a fuoco il variegato panorama sociale che compone il tessuto urbano facendo lo sforzo di chiedersi quali siano le categorie sociali che potrebbero essere maggiormente coinvolte dalle pedonalizzazioni, quali quelle che potrebbero trarne maggiori benefici; infine di che tipo e quali gli eventuali costi sociali ed economici e per chi.

In questa cornice diventano poi centrali le questioni connesse al come pedonalizzare; ovvero, quali potrebbero essere le modalità operative attraverso le quali possiamo ipotizzare di rendere efficaci le strategie per le pedonalizzazioni senza andare nuovamente incontro ai problemi e alle difficoltà che abbiamo sperimentato nel recente passato.

Questo tipo di questioni è tanto più importante in un contesto sociale e culturale come quello palermitano in cui la condivisione e il rispetto delle regole e della legalità non sempre è un dato di fatto e, anzi, talvolta viene percepito come spazio di contrattazione. In questa cornice si pone dunque la questione relativa alle modalità e alle regole del "gioco" delle pedonalizzazioni.

ETM PEDONALIZZAZIONI COSA PENSANO I CITTADINI?

In preparazione della giornata di E-TM abbiamo condotto attività di ricerca e animazione del territorio per comprendere bisogni, esigenze e desideri dei cittadini a proposito del tema delle pedonalizzazioni. Nel complesso tutti i soggetti interpellati hanno manifestato la convinzione che per portare avanti interventi di pedonalizzazione in città sia necessario un progetto definito di sviluppo realmente orientato a migliorare la qualità della vita sia dei residenti che dei fruitori di determinate aree urbane.



L'importanza della pianificazione. Gli interventi di pedonalizzazione devono quindi essere portati avanti in maniera ragionata e pianificata. Intanto è necessario che siano progettati attraverso un accurato studio di fattibilità che ne verifichi la realizzabilità per quanto riguarda la vivibilità e la viabilità urbana. In ogni caso quando si parla di pedonalizzare si può intendere sia la chiusura di determinate

aree al traffico, sia la predisposizione di provvedimenti che permettano un più agevole passaggio dei pedoni, dunque la pedonalità, senza che si debba necessariamente interdire la strada o la piazza ai veicoli privati e pubblici. Inoltre è necessario che tali interventi siano accompagnati dalla disposizione di servizi aggiuntivi che agevolino la fruizione del luogo e ne incrementino l'attrattività.



Il tema delle pedonalizzazioni riguarda tutta la città. Le pedonalizzazioni possono

interessare aree e parti diverse della città. Alcuni interlocutori prediligono la chiusura al traffico di alcune piazze, altri dei percorsi o intere aree. Secondo alcuni non dovrebbero riguardare solo il centro storico o le borgate sulla costa, ma anche i quartieri più periferici, in modo da garantire anche all'interno di questi

la presenza di spazi gradevoli di aggregazione e dunque un più elevato grado di vivibilità.



Spazi pedonali e miglioramento dei servizi. Inoltre gli interventi di

pedonalizzazione non possono essere realizzati senza un miglioramento dei servizi di trasporto pubblico locale. Se questa condizione fosse soddisfatta, la chiusura al traffico di alcune aree potrebbe migliorare notevolmente la qualità

degli spostamenti dei cittadini. Tra i provvedimenti che dovrebbero essere attuati a tal fine vi sono sicuramente dei servizi navetta, in grado di spostarsi velocemente all'interno del centro storico, la creazione di nuove piste ciclabili e la predisposizione di appositi parcheggi per lasciare l'auto. A questo proposito sarebbe sufficiente anche soltanto razionalizzare e promuovere l'uso di quelli già esistenti.



Spazio pubblico e controllo del territorio. Un altro elemento che mina la vivibilità di alcune aree cittadine e in particolare del centro storico è l'assoluta assenza di controlli da parte delle autorità, sia per quanto riguarda le questioni di igiene pubblica e sicurezza, sia per quanto riguarda il volume della musica, che per quanto concerne le autorizzazioni di occupazione del suolo pubblico. In definitiva secondo la maggior parte degli intervistati le pedonalizzazioni sono auspicabili per migliorare la qualità della vita in città ma è

importante che vengano fatte garantendo l'ordine pubblico e andando incontro agli interessi di tutti.

L'ANIMAZIONE E L'ASCOLTO DEL TERRITORIO



Le interviste

Nel corso delle interviste abbiamo ascoltato:

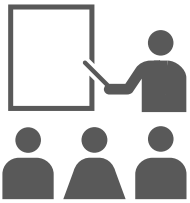
I residenti. Gli interlocutori hanno evidenziato come le pedonalizzazioni possano contribuire a migliorare la qualità della vita delle aree in cui vivono purché vengano rispettate delle condizioni imprescindibili tra cui controllo e sicurezza delle strade, rispetto delle regole, pass per i residenti e servizi aggiuntivi di supporto. Le pedonalizzazioni possono accrescere la vivibilità dei luoghi, permettendo di fare acquisti, spostarsi a piedi e di accrescere le occasioni di socialità. Perché le pedonalizzazioni vadano incontro alle esigenze di tutti è necessario che i locali notturni rispettino le norme di apertura e inquinamento acustico la cui violazione spesso disturba il riposo dei residenti;

I commercianti. Gli intervistati sottolineano che le pedonalizzazioni possono contribuire a incrementare il potenziale di attrazione sia verso i turisti che verso i cittadini. Questo purché siano garantiti servizi di sicurezza, elementi di arredo urbano che rendano gradevoli gli spazi, possibilità di carico e scarico delle merci. Per fare ciò è necessario che vi sia un progetto di supporto specifico per le attività economiche interessate dalle pedonalizzazioni;

Gestori di locali. Per questa categoria pedonalizzare può significare ampliare gli spazi pubblici della città, dunque aperti alla vita aggregativa dei cittadini. Inoltre l'interdizione ai mezzi di trasporto può permettere di sviluppare nei cittadini un senso di appartenenza dello spazio. Ciò può favorire il loro impegno nel mantenerli puliti e nel rispettarli, stimolando anche l'iniziativa privata. I gestori dei locali potrebbero ad esempio predisporre delle reti wifi nelle piazze e contribuire al loro arredo.

Le associazioni culturali. Ritengono che pedonalizzazioni possano favorire la valorizzazione del patrimonio artistico e culturale della città, in particolare del centro storico. Si potrebbero infatti pensare dei percorsi capaci di collegare i principali punti di attrazione. Migliorerebbe notevolmente anche la qualità dello spazio pubblico e si ridurrebbero i livelli di inquinamento che nel centro città sono elevatissimi.

Gli amministratori. Ritengono che per rendere le pedonalizzazioni efficaci e durature è necessario l'appoggio di tutte le categorie di cittadini. In generale la chiusura al traffico di alcune aree o percorsi può contribuire a ridurre l'inquinamento acustico, visivo e dunque aumentare la gradevolezza degli spazi. Può inoltre permettere la riduzione del traffico, scoraggiando l'uso dell'auto.



I Focus group

I focus svolti hanno trattato svariati aspetti collegati al tema delle pedonalizzazioni

Pedonalizzazioni e piste ciclabili. Si è discusso di come le pedonalizzazioni possano favorire la ciclabilità della città e viceversa. Gli spostamenti in bicicletta all'interno delle aree pedonali possono infatti favorire l'uso dell'auto sempre che vi siano i servizi necessari quali rastrelliere, varchi di accesso e passaggio per le bici. Inoltre la predisposizione di piste ciclabili in città, lungo i percorsi di traffico più battuti valutati attraverso appositi studi, potrebbe favorire la raggiungibilità delle aree interdette alle auto;

Pedonalizzazioni e intermodalità. Si è parlato dell'importanza che il trasporto intermodale riveste nel rendere possibili le pedonalizzazioni in città. L'efficienza dei vari mezzi di trasporto pubblico e l'attitudine dei cittadini a spostamenti più sostenibili sono infatti condizioni indispensabili per potere chiudere al traffico alcune strade o piazze cittadine. Per potere incentivare un minor uso dell'auto potrebbero essere predisposte misure come il biglietto integrato o agevolato;

Pedonalizzazioni e qualità della vita. Si è discusso di come le pedonalizzazioni possano contribuire a ridurre il traffico in aree congestionate come la borgata marinara di Mondello. Riducendo il numero delle auto l'ambiente diverrebbe più confortevole e vivibile oltre che gradevole alla vista. Inoltre questa maggiore attrattività spingerebbe i cittadini a vivere questi luoghi anche fuori dai mesi estivi, con conseguenze positive sul relativo tessuto economico;

Pedonalizzazioni e città per i bambini. Si è parlato dell'importanza di adottare le esigenze e desideri dei bambini come strumento di misura per riprogettare la città, e dunque anche per pedonalizzare alcune sue parti. Ad esempio sarebbe necessario che tutte le aree in corrispondenza delle scuole fossero pedonali e che fossero predisposti dei percorsi pedonali in grado di creare un ambiente più gradevole e confortevole sia per i bambini che per i genitori. Per fare ciò è necessario anche un cambiamento nelle abitudini dei genitori spesso abituati a prendere l'auto anche quando non è necessario;



Le passeggiate di quartiere

Durante le passeggiate svolte in vari luoghi della città (dal Parco della Favorita, alle piazze e strade del centro storico, al quartiere della Zisa etc.) i partecipanti hanno evidenziato come gli spazi per i pedoni siano spesso insufficienti, male arredati e generalmente assediati dalle auto. Inoltre è stato spesso sottolineato l'aspetto della mancanza di un progetto integrato e complessivo di pedonalizzazione. Rispetto alla possibilità e all'individuazione di nuove aree pedonali, tutti gli intervistati hanno manifestato la volontà di avere più spazi pedonali, ma anche qui con una serie di distinguo e differenze.

LA QUALITA' DEGLI SPAZI PEDONALI

Un contributo alla discussione di
Davide Leone (Urbanista)

Qual è il fine delle pedonalizzazioni?

Questa è una delle domande che precedono ogni politica per la pedonalità.

Le interviste svolte in previsione dell'ETM hanno evidenziato come le aree pedonali siano viste molto più come un servizio di qualità urbana che come un'infrastruttura di mobilità. Ciò è ovvio se si pensa che a Palermo la gran parte delle aree pedonali sono isole che servono allo svago ed alla ricreazione, ma che generalmente non aumentano e anzi ostacolano le possibilità di spostamento capillare dei cittadini. La città stessa nei suoi spazi privati si è costruita in una serie ininterrotta di recinti. Ciò aumenta le necessità di collegamento pesante e disincentiva gli spostamenti minuti. Oltre che una ragione antropologico-sociale, c'è anche una ragione strutturale dietro la deteriore abitudine di "non fare neanche 5 metri per andare a comprare le sigarette e di appoggiare l'auto in seconda, terza, quarta fila [tendente a infinito]".

Quando viene aperto un parco o un giardino in città non è quasi mai una possibilità di collegamento ulteriore ma è un'isola o un fortino da difendere. Il giardino davanti la Zisa, la Villa Trabia, ma anche il Giardino Inglese ed innumerevoli altri sono degli ostacoli al muoversi a piedi perché, come un'isola, impongono ai pedoni la necessità di un periplo per essere attraversati.

La reinterpretazione degli spazi della pedonalità come infrastrutture di mobilità capillare è una delle sfide che attende la città. Una città che deve riflettere sui suoi spazi pubblici e deve smettere di difendersi e di costruire recinti. La recente apertura del varco su Via Polito dell'area dei Cantieri Culturali alla Zisa è un brano di questa rivoluzione. Uno spazio pubblico oggi offre una nuova possibilità di passaggio connettendo la Polito con la via Paolo Gili. Il concetto è quello di mettere in concorrenza i sistemi della mobilità dolce con quelli della mobilità pesante. Il solo modo per farlo è offrire occasioni di connessione nuove, sicure e belle. In questo modo si accresce il senso dei luoghi pubblici della città e si aumentano le connessioni minute.

Nelle interviste moltissimi intervenuti hanno giudicato la pedonalizzazione come una buona cosa, purché si attuasse lontano da loro. Ciò significa che la percezione degli spazi pedonali è positiva e necessaria, ma anche che le aree pedonali sono interpretate come ostacolo e non come un'occasione di mobilità.

In questo quadro i partecipanti all'ETM sono chiamati a riflettere sugli spazi pedonali presenti e futuri per la città dando per scontato che ce ne sia bisogno, ma ragionando sul **perché**, sul **come** e sul **dove** di questi spazi.

PERCORSI PALERMO MICRO-INTERVENTI DI RICUCITURA DEL TESSUTO URBANO

Un contributo alla discussione di
Michelangelo Pavia (Architetto)

In un momento storico in cui la presenza del web condiziona sempre di più la vita quotidiana di milioni di persone, diventa necessario riflettere sulla **relazione** che intercorre tra lo **spazio fisico** e lo **spazio virtuale**. L'informatica ed internet offrono nuovi stimoli alla pianificazione territoriale che ha l'occasione di innovare il proprio approccio progettuale offrendo **nuovi modelli di urbanistica partecipata** e di governance tecnologica.

Gli electronic town meeting sono un chiaro esempio in cui l'uso dell'informatica diventa protagonista di un processo partecipato.

È facile notare come oggi il web, soprattutto attraverso i social network, sia in grado di modificare l'uso degli spazi pubblici in tempi molto più rapidi di quanto gli strumenti di pianificazione territoriale siano capaci di fare.

Attraverso il web è possibile aggregare e dirigere migliaia di persone in un preciso punto della città generando dinamiche sociali e di marketing territoriale. Oggi un flash-mob ben organizzato è in grado di paralizzare (e pedonalizzare) intere porzioni di città e di richiamare alla protesta centinaia di cittadini. Ad esempio, comunicando in rete, i cittadini palermitani favorevoli alla pedonalizzazione di p.zza San Domenico, si sono riuniti per dare una risposta immediata ad un gruppo di persone intente a protestare con atti vandalici contro la chiusura della piazza.

Fatte queste considerazioni, è importante ripensare il modello di progettazione degli spazi urbani aprendoci al concetto di meta-spazio, cioè un luogo non fisico in grado di fornire strumenti gestionali, aggregativi, di raccolta dati o divulgativi relativi allo spazio fisico ad esso connesso. Un **luogo non fisico** capace di dare delle chiare indicazioni sull'**uso effettivo** di una determinata porzione di città.

L'aspetto funzionale è una delle componenti chiave da tenere in considerazione per una corretta progettazione degli spazi. In molti casi è proprio l'uso di un luogo a prevalere sulle leggi urbanistiche e addirittura sulla morfologia di un luogo: basti pensare ai mercati e alle loro dinamiche.

Palermo raccoglie, nel suo Centro Storico, tre mercati principali: Ballarò, Vucciria e Capo. Una caratteristica peculiare del rapporto tra mercato e città è il sistema di pedonalizzazioni spontanee che viene generato in questi percorsi commerciali quando questi sono attivi. La presenza di un mercato, negli orari di apertura, fa accettare in modo automatico l'impossibilità di accesso alle auto. Questo dato indica un flusso pedonale già esistente lungo questi percorsi, flusso che può diventare un punto focale nello sviluppo commerciale e turistico di questa città.

Partendo da questi concetti è stato formulato il progetto "Percorsi Palermo", che consta di tre percorsi tematici di attraversamento del centro storico di Palermo, il primo legato ai mercati, il secondo ai musei e il terzo allo sport.

Ogni percorso proposto si compone di una serie di micro-interventi di ricucitura del tessuto urbano, inseriti in contesti caratterizzati da una precisa vocazione funzionale preesistente. Lo spazio fisico trova connotazione nel web, in uno spazio virtuale (meta-spazio) in cui i fruitori potranno accedere a servizi, informazioni e feedback, trovando nel web la storia del vissuto cittadino.

L'intento urbanistico di questa proposta è quello di ampliare le relazioni tra i quattro mandamenti del Centro Storico, incentivando gli aspetti di fruizione funzionale e turistica. Questo farà da volano per lo sviluppo delle economie locali legate ad artigianato, commercio e turismo.

QUALCHE POST DAL BLOG ETMPALERMO

Focus su pedonalizzazioni e bambini del 7 novembre 2013



Al focus group del 7 Novembre hanno partecipato alcuni cittadini in veste di genitori e soggetti impegnati in associazioni o progetti a vario titolo riguardanti la promozione della cultura. Tra questi in particolare il Comitato Bambini misura di città e l'Associazione Famiglie per Mano. Dopo le presentazioni è stato evidenziato come spesso in città e nelle politiche di gestione del territorio ci sia scarsa attenzione ai bambini, poco considerati sia come attori sociali e che politici. Ciò dipende sia dalla poca attenzione delle istituzioni, che dagli atteggiamenti scarsamente consapevoli dei genitori. Se da un lato vi è una carenza di servizi e strutture adatte a soddisfare le esigenze dei bambini, dall'altro i genitori adottano spesso comportamenti poco rispettosi del vivere civile e sostenibile. Prendono l'auto per accompagnare i figli nonostante la scuola a breve distanza, parcheggiano in doppia fila davanti le scuole, etc. Cattive abitudini si tramandano così facilmente dai

genitori ai figli. Da un lato vi è dunque un problema di assenza di politiche adeguate, dei servizi, della mobilità, etc. dall'altro vi è un problema culturale che riguarda l'intera cittadinanza. Questa questione ha portato ad interrogarsi su come concretizzare il cambiamento culturale, soprattutto in presenza di ostacoli a livello di usi e consuetudini cittadine ai margini della legalità (es: motorini parcheggiati sui marciapiedi, auto in sosta su strisce pedonali), discontinuità dei provvedimenti utili a mantenere l'ordine e le regole da parte delle autorità competenti, e talvolta l'assenza o l'inadeguatezza delle infrastrutture (es: marciapiedi assenti).

Alla domanda sul perché pedonalizzare, il gruppo ha risposto con la convinzione che sicuramente si tratta di un modo per garantire ai loro figli un modo di vivere la città più sereno, autonomo e in grado di realizzare le loro semplici e legittime richieste. Le pedonalizzazioni sono sicuramente indispensabili intorno alle aree scolastiche e devono essere pensate non solo nelle aree più centrali come il centro storico, ma anche in quartieri decentrati spesso poco considerati da questo punto di vista come la Zisa o la zona del Tribunale. In ogni area le pedonalizzazioni devono dunque essere pensate come strumento per rendere il quartiere più vivibile non solo per i bambini ma anche per gli adulti. Devono riguardare non solo scuole, ma anche luoghi di aggregazioni quali parchi o ludoteche.

Il gruppo si è trovato d'accordo sulla necessità di un lavoro di rete volto a individuare luoghi, percorsi e servizi più in linea con le esigenze e i desideri dei bambini. Attraverso il dialogo con i rappresentanti pubblici e privati presenti sul territorio si dovrebbe portare avanti una riprogettazione della città. Risulta necessario promuovere una cultura urbanistica e della legalità, dunque, che possa porsi come cornice protetta entro cui muovere e muoversi, adulti e bambini.

I presenti hanno avanzato diverse proposte possibili, molte delle quali maggiormente interessate ai percorsi e alla mobilità verso e attraverso la scuola, come servizi di piedi bus, piste ciclabili, e paralleli provvedimenti relativi al flusso del traffico ed ai divieti di sosta nei pressi degli edifici scolastici. Tutti i partecipanti hanno espresso e accolto con consenso la prospettiva di creare e far partire progetti pilota a tempo all'interno di ciascuna circoscrizione che permettano di dare il via a quello che potrebbe divenire il primo innesco di un circolo virtuoso all'interno della città. Dunque coinvolgersi e coinvolgere, con l'appoggio della direzione delle scuole e delle istituzioni.

La questione dei fondi economici è stata, inoltre affrontata, sottolineando come molte risorse più che assenti siano mal indirizzate o poco chiamate a partecipare come interlocutori, come ad esempio i servizi sociali.

Verso la conclusione l'insieme dei presenti ha richiamato un'idea di città ove vi sia più cura delle realtà peculiari delle circoscrizioni, dei cittadini che le abitano o le frequentano e alle loro conoscenze e saperi, al contesto preciso entro cui si collocano i cambiamenti, alla comunicazione, trasparenza e condivisione di tutti gli interventi portati avanti dalle istituzioni.

Inaugurazione del nuovo infopoint per la pedonalizzazione di via Maqueda

Oggi, 4 Novembre 2013 si è aperto in città un nuovo spazio di democrazia e partecipazione. Lungo la via Maqueda al n. 270 è sorto un punto informazioni in cui è esposta la bozza di un progetto di pedonalizzazione per la via Maqueda.

Al di là dei contenuti del progetto, che è un utile grimaldello per aprire un dibattito, è bello pensare che la città inizia a chiedere più spazi pubblici ed inizia a pensare ad iniziative dal basso di sensibilizzazione e di condivisione, con lo scopo di ottenere una nuova mobilità e, grazie ad essa, un rilancio dell'economia. All'inaugurazione sono intervenuti il sindaco Leoluca Orlando e l'Assessore alla cultura Francesco Giambone, che hanno ascoltato con attenzione la descrizione dell'iniziativa.

Il primo appuntamento con l'ETM sarà un'occasione per misurarsi sui temi della mobilità, delle pedonalizzazioni e della ciclabilità, un'arena in cui dovranno esprimersi le volontà dei cittadini e da cui dovranno uscire delle indicazioni per l'amministrazione.

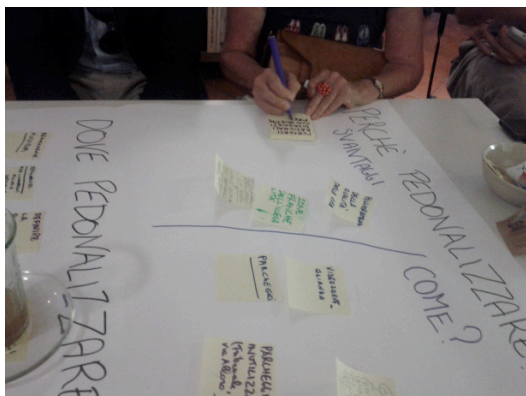
Il punto di informazioni su Via Maqueda, nato per la volontà di comitati e cittadini, è un ulteriore segno della maturità della città che parla e si interroga sul suo futuro. Tra strappi, lacerazioni, crolli Palermo tenta di rialzarsi e di tornare ad essere una grande città.

Pedonalizzare. Come, dove, perché? Focus con i residenti del centro storico

Grazie all'Associazione Mandamento Tribunali mercoledì 25 settembre abbiamo incontrato presso la cioccolateria Lorenzo di via 4 Aprile alcuni residenti del centro storico per discutere insieme del tema delle pedonalizzazioni in città. Per non lasciarci sfuggire nessuna osservazione emersa dal confronto avuto ci siamo serviti di un cartellone bianco con su scritte tre domande riguardanti l'argomento in questione: **“Perché pedonalizzare? Quali vantaggi e svantaggi comporta la pedonalizzazione?”**, **“Quali aree pedonalizzare?”** e **“Come pedonalizzare?”**. Servendosi di post-it sul quale i partecipanti hanno potuto annotare le proprie risposte e opinioni a proposito.

In apertura dell'incontro i partecipanti sentono l'esigenza di definire cosa s'intende per pedonalizzazione. Infatti quando si parla di pedonalizzare si può intendere sia la chiusura di determinate aree al traffico, sia la predisposizione di provvedimenti che permettano un più agevole passaggio dei pedoni senza che si debba necessariamente interdire la strada o la piazza ai veicoli privati e pubblici.

Inoltre, tutti i presenti tengono a sottolineare in maniera unanime la convinzione che sia impossibile parlare di pedonalizzazioni nel centro storico della città se prima non si risolve il problema dell'ordine pubblico e del controllo verso chi trasgredisce le norme di circolazione all'interno dell'area. Troppo spesso infatti accade che i vigili non prendano la multa a chi viola i divieti di sosta o non si attiene alle norme sulla regolazione del volume nei locali notturni. In questo modo si vengono a creare delle “zone franche” dell'illegalità dove ognuno fa quello che vuole senza alcun rispetto del senso civico. Sono questi i motivi per cui interventi di pedonalizzazione già in corso ad esempio a Piazza Marina o Piazza Magione risultano estremamente difficili da far rispettare. Per potere parlare di ulteriori pedonalizzazioni bisognerebbe dunque garantire maggiore rispetto dei divieti e delle norme già esistenti. Dunque sarebbero necessari controlli più uniformi, magari attraverso una riorganizzazione interna delle forze di polizia, e una maggiore informazione da parte del Comune sulle regole vecchie e nuove da rispettare nel centro storico. La parola d'ordine è dunque “legalità”!



Pedonalizzare senza risolvere questi problemi significherebbe dunque acuirli, aumentando per esempio la pericolosità delle strade. Una volta soddisfatte queste condizioni le pedonalizzazioni potrebbero sicuramente portare un generale miglioramento della qualità della vita sia dei residenti che di tutti i cittadini nel centro storico.

Anche sul “Come pedonalizzare?” i residenti si trovano d'accordo. Dovrebbero essere creati dei percorsi appositi per i pedoni, e altri per i mezzi pubblici e le auto. In particolare, le strade più larghe potrebbero essere lasciate ai veicoli, mentre quelle più strette ai pedoni. Ogni percorso per i pedoni dovrebbe essere creato in base a criteri specifici come ad esempio la possibilità di fruire del patrimonio storico-artistico del centro storico. Un altro criterio dovrebbe essere il rispetto delle esigenze di chi vive e lavora

nell'area, concedendo dei pass per il transito in auto o il carico e scarico delle merci in determinate ore del giorno. Poi sarebbe necessario garantire la regolamentazione dei locali notturni in modo da far sì che la presenza di avventori non disturbi la quiete dei residenti. Inoltre dovrebbe essere promossa l'intermodalità dei mezzi, anche grazie alla predisposizione di appositi parcheggi. A questo proposito sarebbe sufficiente anche soltanto razionalizzare e promuovere l'uso di quelli già esistenti (ad esempio in via Alloro o al Tribunale).

Renurban, la piazza del Town Meeting di Palermo

Renurban è la piattaforma che il Town Meeting utilizza per promuovere il dibattito cittadino sui temi centrali – Pedonalizzazione, servizi decentrati, riqualificazione della costa, raccolta differenziata – degli eventi di partecipazione che dal 16 di novembre accompagneranno la costruzione delle scelte per le nuove politiche urbane.

Renurban è il luogo dove segnalare problemi, proporre e sostenere soluzioni, discutere direttamente con i cittadini, inserire eventi pubblici di coinvolgimento della cittadinanza attiva.

Su Renurban abbiamo costruito una mappa interamente dedicata al tema del primo Town Meeting, la pedonalizzazione, inserendo una serie di luoghi che nel dibattito odierno a Palermo sono diventati centrali, per una città che vuole muoversi verso forme di mobilità sostenibile.

Vi invitiamo a usare Renurban – basta registrarsi o, in maniera ancora più facile, entrare usando il vostro account Facebook – e a fare di esso una piazza piena di vita e di idee, per la città che vogliamo.

Spazi pedonali a Palermo: via Principe di Belmonte



Palermo ha pochi spazi pedonali, alcuni hanno avuto più o meno successo di altri, ma anche i migliori esempi pongono delle domande. In questa rubrica ci occuperemo dei problemi di interfaccia dei vari spazi pedonali della città. Iniziamo dall'area pedonale più importante, più ricca e famosa di Palermo: via Principe di Belmonte. L'area pedonale si apre su via Ruggero Settimo tra il Politeama e il Massimo. L'arredo e la pedonalità sono garantiti dalla continuità del marciapiede, la strada ha assunto nel tempo l'aspetto di un salotto urbano. Il Billiemi della pavimentazione continua l'aspetto della città storica e ottocentesca, sulla strada si affacciano importanti bar e caffè che rendono piacevole lo spazio pedonale.

Fin qui siamo di fronte al miglior esempio di area pedonale della città, tuttavia anche qui ci sono delle piccole cose che non notiamo più, ma che non vanno. Le strisce pedonali su via Ruggero Settimo che tra Via Principe di Belmonte e via Di Stefano non sono in asse con le strade e non lo è neanche lo scivolo che è stato rifatto pochi anni fa. Il comportamento che si induce nelle persone è quello di attraversare in asse con le strade delle due aree pedonali e di non passare sopra le strisce. Sono piccole cose che interessano la qualità degli spazi e che vanno curate. Questi errori generano dei comportamenti impropri da parte dei cittadini che non attraversano sulle strisce pedonali, ma preferiscono passare lungo l'asse definito dalle due aree pedonali.

TUTTI I POSTI SU:

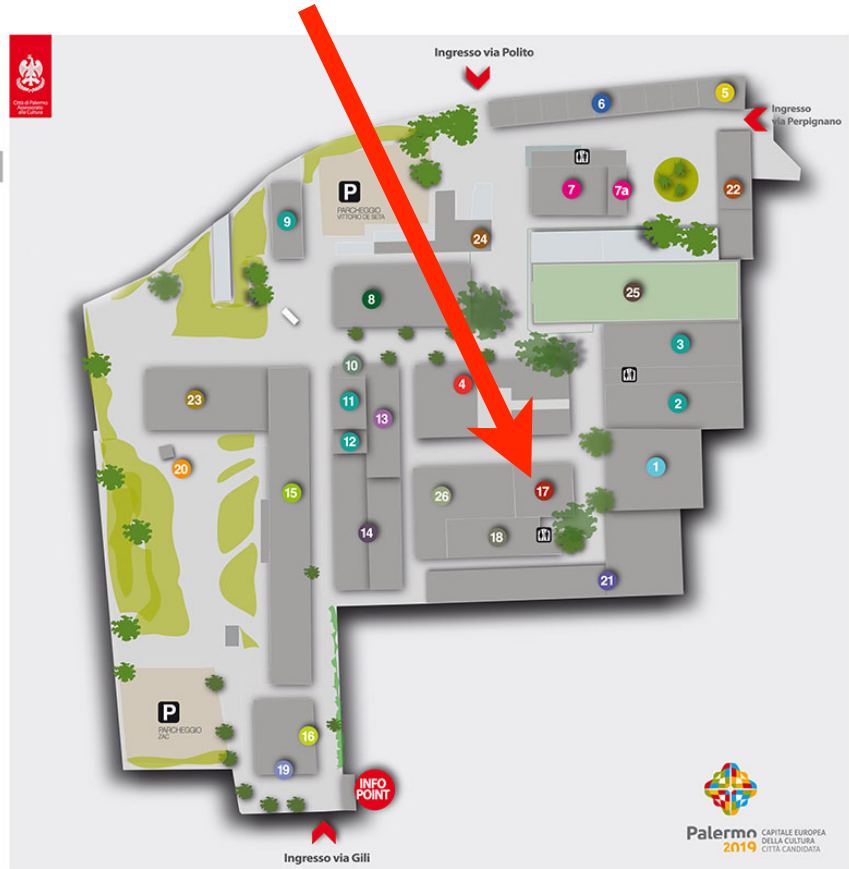
<http://ETMPALERMO.wordpress.com>

PROGRAMMA DEL TOWN MEETING SULLE PEDONALIZZAZIONI

L'Electronic Town Meeting sulle pedonalizzazioni si terrà il **16 Novembre dalle ore 9 alle 16.30** presso lo Spazio Perriera dei Cantieri Culturali alla Zisa in via Paolo Gili n. 4.



- | | |
|----|---|
| 1 | Spazio tre Navate |
| 2 | Spazio Ducrot (Accademia Belle Arti) |
| 3 | Spazio Nuovo (Accademia Belle Arti) |
| 4 | Centro Sperimentale di Cinematografia |
| 5 | Palazzina Gialla (Ass. Ester Mazzoleni) |
| 6 | Botteghe |
| 7 | Cinema Vittorio De Seta |
| 7a | Ridotto Cinema Vittorio De Seta |
| 8 | Spazio Zero (dedicato a Thierry Salmon) |
| 9 | Galleria Bianca (Accademia Belle Arti) |
| 10 | Centro Documentazione e Archivio |
| 11 | Grande Vasca (Accademia Belle Arti) |
| 12 | Sala Blu Cobalto (Accademia Belle Arti) |
| 13 | Biblioteca Istituto Gramsci |
| 14 | Laboratorio Scenografico Teatro Biondo |
| 15 | Zac - Zisa Zona Arti Contemporanee |
| 16 | Goethe Institut |
| 17 | Sala Michele Perriera |
| 18 | Uffici |
| 19 | Institut Français |
| 20 | Torre del tempo (E. Tadini) |
| 21 | Spazio due navate |
| 22 | Sala Bausch / CRE_ZI |
| 23 | Spazio officina |
| 24 | Spazio Marceau |
| 25 | Spazio (in) colto |
| 26 | Padiglione 18 |



ore 9.00-9.30 Accoglienza, registrazione e assegnazione dei partecipanti ai tavoli

ore 9.30 - 10.30 Saluti istituzionali e introduzione dei lavori

ore 10.30 -12.30 inizio delle discussioni e svolgimento della prima parte del Town Meeting

ore 12.30 pausa

ore 13.30 ripresa dei lavori e svolgimento della parte finale del Town Meeting

ore 16.30 Conclusione dei lavori e consegna ai partecipanti dell'instant report.

INTERLOCUTORI COINVOLTI NEL PERCORSO DI ANIMAZIONE E ANALISI TERRITORIALE DELL'E-TM SULLE PEDONALIZZAZIONI:

Agata Bazzi - Assessore al Territorio
Tullio Giuffrè - Assessore alle Infrastrutture e Mobilità
Marco di Marco - Assessore alle attività produttive
Giuseppe Barbera - Assessore all'Ambiente
Ufficio Traffico Comune di Palermo
Commissione Consiliare Urbanistica di Palermo
Prima Commissione Consiliare - Comune di Palermo
Polizia Municipale
Comitato per la rinascita della costa e del mare
Associazione Pedonalizziamo Mondello
Comitato Ben Collettivo
Associazione Acanto Blu
Associazione Culturale Italia Nostra Palermo
Associazione Mandamento Tribunali
Comitato Salviamo il cuore di Palermo
Car Sharing Palermo
Associazione Culturale I Candelai
Consorzio Centro Commerciale Naturale Piazza Marina e dintorni
Associazione Vivo Civile
Coordinamento Palermo Ciclabile
Palermo Indignata
Mobilita Palermo
Associazione Famiglie per mano
Comitato Bambini misura di città
Neu Noi - Spazio al Lavoro
Fondazione ONLUS Salvare Palermo
Associazione Mondello Young
Società Mondello
Istituto di Formazione Politica "Pedro Arrupe" Centro Studi Sociali:
Associazione Ignazio Florio
Cooperativa PulcherrimaRes
Renurban
InfoPoint di via Maqueda
Autonome Forme
Landinside
ITinerari per il MEDiterraneo
Comitato Fa La Cosa Giusta

CHI HA CONTRIBUITO ALLA REALIZZAZIONE DEL TOWN MEETING SULLE PEDONALIZZAZIONI?

Cristina Alga (CLAC), Gabriele Callari (EASY), Silvana Chirco (Comune di Palermo), Daniela Ciaffi (Unipa); Elisabetta Costantino (LandInside-Palermo), Girolamo D'Anneo (Comune di Palermo), Rosalia Fardella (Comune di Palermo), Giuliana Ganci (NEXT), Maurizio Giambalvo (NEXT), Antonio Glorioso (NEXT) Caterina Guercio (Comune di Palermo), Caterina Impastato (Landinside), Antonella Italia (presidente ITIMED), Davide Leone (CLAC), Giuseppe Lo Bocchiaro (Clac), Magda Lo Cascio (Comune di Palermo), Simone Lucido (NEXT), Fosca Lucarini (Comune di Palermo), Lorenzo Lunardo (Renurban), Elena Maccora (NEXT), Sergio Maneri (Comune di Palermo), Nicoletta Mangiapane (Comune di Palermo), Angelo Marcotulli (Regione Toscana), MariaRosaria MarasÀ (Comune di Palermo), Jesse Marsh (Atelier Studio Associato), Antonio Mavilia (EASY), Francesco Molinari (Parterre Project); Michelangelo Pavia (NeuNoi), Antonino Daniele Panzarella (IEMEST), Francesca Pellitteri (NEXT), Lucia Pierro (Autonome Forme - Palermo), Filippo Pistoia (CLAC), Antonino Pusateri (Comune di Palermo), Adriano Rao, Marco Scarpinato (Autonome Forme), Angela Solaro (NEXT), Anna Staropoli (Istituto di Formazione Politica Pedro Arrupe Palermo), Tommasa Sucameli (Comune di Palermo), Daniela Terzo (Comune di Palermo), Ferdinando Trapani (UNIPA), Adriana Tusa (Studente Sviluppo Economico e Cooperazione - UNIPA), Luisa Tuttolomondo (NEXT); Elisabeth Zenteno (Comune di Palermo).

Si ringrazia la Regione Toscana - Servizi Infrastrutturali e Tecnologie Innovative - Responsabile Angelo Marcotulli