

ELECTRONIC TOWN MEETING PER DIALOGARE CON I CITTADINI

INSTANT REPORT

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 è
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

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**



I RISULTATI DELL'ETM SULLE PEDONALIZZAZIONI



Città di Palermo
Assessorato Partecipazione
e Decentramento



Il Comune dà spazio alla tua voce

A CHE SERVE PEDONALIZZARE?

Palermo è in fondo alle graduatorie sulla qualità della vita, abbiamo un ritardo di 30 anni sul tema della mobilità, pedonalizzare significa trasformare Palermo in una smart city.

Alla base del processo di pedonalizzazione deve esserci una **VISIONE** della città e un **PROGETTO**. Bisogna impegnarsi nel fare diventare Palermo una città "NORMALE", migliorare la città per ridurre il degrado.

-Miglioramento della qualità della vita

"Camminare a piedi è ripetere un gesto antico quanto l'uomo, pedonalizzare può portare a ritmi diversi di vita "Per non diventare come gli uomini del film "Wally, che avevano perso l'uso delle gambe", e consegnare anche alle generazioni successive una città più vivibile; "la pedonalizzazione è un diritto alla città sicura".

La pedonalizzazione non deve essere vista come il punto di arrivo di un processo, ma come uno degli strumenti utili per il miglioramento della qualità della vita.

La cittadinanza ha l'esigenza di fruire di spazi urbani più vivibili, questo è ancor più vero nelle zone periferiche e in tutte le altre aree degradate della città, che avrebbero l'occasione di rinascere e riscoprirsi, anche generando nuovi spazi di aggregazione.

Pedonalizzare è il modo migliore per "amplificare al massimo le potenzialità di un quartiere".
serve ad unire la città e non a separare i residenti dal resto dei cittadini.

- Identità

"Noi apparteniamo alla città e la città ci appartiene"; è importante ridare la città ai cittadini per sperimentare modelli di vita diversi, migliorare il rapporto interpersonale, ridurre l'inquinamento acustico e avere aria più respirabile; si tratta di sviluppare la relazione tra la bellezza della città e le opportunità di sviluppo economico.

Pedonalizzare per fruire il bello e pretendere il bello; comunque, pedonalizzare è sia una questione culturale sia di interesse.

Nel camminare a piedi si può riscoprire l'identità della nostra città, riscoprire le tradizioni e la cultura di luoghi da cui si passa in modo distratto.

È l'occasione per riappropriarsi degli spazi oggi sottratti alla legalità e spesso ad uso di parcheggiatori abusivi; per pedonalizzare è necessario cambiare alcune abitudini; in questa prospettiva, in un contesto in cui qualsiasi cambiamento è percepito come negativo, le scuole hanno un ruolo fondamentale per insegnare la mobilità sostenibile.

- Servizi

"È necessario decentrare i servizi maggiori per decongestionare il traffico" e distribuire adeguatamente i servizi di quartiere, come le scuole, in base alle esigenze.

Anche le fasce dei cittadini che in passato si sono opposti con maggiore forza alle pedonalizzazioni, fra i quali molti commercianti, oggi si rendono conto del valore della pedonalizzazione.

-Inquinamento

Pedonalizzare come tema per tutelare la salute dei cittadini.

Pedonalizzare per ridurre l'inquinamento acustico che crea stress psicofisico. Si potrebbe dimenticare il rumore nell'ottica di dare nuova dignità alla città.

Da piccoli vivevamo più nella strada e giocavamo nelle strade; pedonalizzare per ridurre l'inquinamento della città soprattutto a vantaggio dei bambini.

I bambini devono essere misura degli interventi in città perché sono coloro che soffrono di più dell'inciviltà e del degrado urbano.

L'inquinamento comporta notevoli costi per la città in termini di salute ma anche di costi strettamente monetari.

- Modalità

Pedonalizzare non significa solo andare a piedi, ma promuovere forme sostenibili di spostamento.

È importante la logica di progetto, sono necessari strumenti adeguati, stabilire tappe di progetto e modalità per ripensare l'assetto di Palermo e del suo centro storico.

L'educazione del palermitano è "deformata" ad un uso eccessivo dell'auto;

I problemi devono essere affrontati con la corretta pianificazione del traffico, programmando con razionalità le pedonalizzazioni. Dobbiamo razionalizzare i mezzi di trasporto.

La pedonalizzazione va fatta per zone: zona A totalmente pedonale, B parziale e C 25% pedonale.

Corso Vittorio è un incubo, in una città dove non ci sono regole e c'è malcostume e servono percorsi di rieducazione.

Sono necessarie nuove modalità di spostamento per fruire la città in modo diverso; serve un criterio, dobbiamo da partire da ciò che abbiamo, considerando le zone a seconda del loro contenuto artistico-architettonico, economico, ambientale, ... connettendole ed integrandole.

Per esempio Villa Costa è utilizzata da mamme e bimbi perché c'è un'associazione vicina che permette di sfruttare le potenzialità.

Creare isole pedonali e di verde, integrati in sistemi di spostamento a piedi, potrebbe essere utile per rendere fruibili le aree verdi delle ville storiche e riconnetterle tra loro e pedonalizzare il centro storico, generando così un incremento turistico.

La gente va nei centri commerciali per le varie comodità che esistono (i parcheggi) mentre i centri commerciali naturali non decollano perché mancano i parcheggi.

È necessario incrementare le indicazioni stradali, soprattutto per gli itinerari turistici.

La pedonalizzazione deve essere accompagnata da regolamenti sulle licenze ai pub: la

pedonalizzazione può creare un eccesso di flusso di pedoni dovuto all'eccesso di licenze per pub.

I commercianti a seguito di una presa di coscienza sono a favore della pedonalizzazione sia per un risvolto economico ma anche per la salvaguardia della salute.

Se i commercianti si fanno promotori della pedonalizzazione, questo non significa che possono

occupare per intero tutti gli spazi; per questo occorre creare eventi per sensibilizzare tutti i cittadini.

La gente passeggiando spende più volentieri, le isole pedonali ci aiutano a ritornare a fare compere al centro.

-Mezzi

Il problema dell'efficienza dei mezzi pubblici è centrale. Senza questa efficienza non si va lontano;

è indispensabile un sistema di trasporti adeguato per raggiungere i diversi luoghi della città; bisogna incrementare la mobilità elettrica, i parcheggi intermodali e le piste ciclabili.

Pedonalizzazione permette l'uso di bici. Occorre aumentare le piste ciclabili.

Un tempo a Palermo c'erano mezzi pubblici con linee migliori per il raggiungimento del centro e dei mercati: occorre eliminare la sosta selvaggia.

Per pedonalizzare bisogna incrementare servizi come il car pooling ossia la condivisione dei posti della propria vettura.

-Parcheggi

Per pedonalizzare dobbiamo avere i parcheggi! Il centro storico, da questo punto di vista, è più complicato rispetto alla periferia; occorre individuare delle zone limitrofe per la sosta dei mezzi motorizzati.

Bisogna pensare ai luoghi di interscambio con le auto e i mezzi pubblici.

La pedonalizzazione costringendo gli automobilisti a parcheggiare nei parcheggi anche comunali aumenterebbe le entrate economiche del comune.

- Fasce deboli

Pedonalizzare è utile per le fasce più deboli come i bambini e gli anziani, perché favorisce una migliore qualità della vita; pedonalizzazione potrebbe rendere più fruibile la città anche per i portatori di handicap che sono estromessi da alcune strade cittadine: non possono camminare perché mancano gli scivoli e marciapiedi sufficientemente ampi.

Bisogna eliminare ANCHE gli ostacoli fisici che impediscono di andare a piedi, le persone con handicap hanno bisogno di servizi appropriati.

La pedonalizzazione a tutti i costi può essere anche dannosa: i portatori d'handicap avrebbero difficoltà a raggiungere i luoghi pubblici, i servizi.

-Sicurezza

Spesso camminare a piedi può essere pericoloso, la città è afflitta dalla micro-criminalità. La pedonalizzazione insieme alla videosorveglianza rende il pedone più sicuro.

Ci vuole più controllo e sicurezza. La sicurezza è uno dei motivi più importanti per pedonalizzare; serve pedonalizzare per avere maggiore sicurezza dei pedoni... dei bambini in particolare.

- Dove

Ci sono aree della città che però non possono essere pedonalizzate velocemente senza che questo generi forti criticità.

Anche nelle zone come via Sciuti pedonalizzare potrebbe aiutare i negozi.

E' stata importante la petizione di residenti e commercianti per la pedonalizzazione di via Maqueda.

Nelle aree di nuova costruzione per pedonalizzare serve un progetto delle aree verdi.

PEDONALIZZARE SERVE A CHI?

Pedonalizzare serve in generale alla città e ai cittadini. Pedonalizzare serve a chi pensa in termini di collettività. A tutti perché andare a piedi fa bene alla salute.

I vantaggi della pedonalizzazione sono per tutti perché aumenta la vivibilità.

Il vantaggio è per tutti compresi i bambini e le mamme, i turisti, gli anziani perché avrebbero una città meno inquinata.

L'area pedonale è un punto di ritrovo, uno spazio di aggregazione.

Negli spazi pedonali capita ad esempio incontrare le dei compagni di scuola dei figli.

Serve a tutta la collettività, è un inizio.

Occorrerebbe pedonalizzare spazi adiacenti alle scuole così i bambini potrebbero andare anche soli a scuola.

Dobbiamo abituare i figli a vivere la città camminando e a spostarsi con mezzi sostenibili. Serve agli anziani e ai bambini.

Soprattutto alle categorie deboli come i bambini.

Ai giovani e ai diversamente abili. I bambini, sia in termini di salute (asma, raffreddori e altre patologie che dipendono dall'alto livello di inquinamento).

Per i bambini il discorso è più complesso: oltre a pedonalizzare c'è bisogno di spazi per giocare.

È utile anche per i disabili.

Serve a tutti quelli che hanno difficoltà nella deambulazione

Se i criteri saranno condivisi, tutti i cittadini si sentiranno avvantaggiati.

Se ne avvantaggia l'estetica della città. Pedonalizzare serve a tutti perché ci sarebbero percorsi in sicurezza.

Con un progetto per il futuro se ne avvantaggerebbe il progetto della città.

L'Amministrazione Comunale sarebbe sicuramente avvantaggiata perché la manutenzione dei marciapiedi comporta costi minori della manutenzione della strada. Il comune, perché si avvia una macchina economica che probabilmente non viene presa in considerazione adeguatamente.

Aumentando le attività commerciali aumenterebbero gli introiti in termini di TARSU e altre tasse legate alle attività commerciali, bike sharing, etc. Avvantaggia tutti ma è una questione di trasformazione culturale.

Le pedonalizzazioni avvantaggiano la cittadinanza nel suo complesso, lavoratori, commercianti, consumatori, anche i turisti. I vantaggi dipendono dai servizi che vengono forniti, dal luogo, dall'uso che se ne fa.

Bisogna imitare le città come Trapani, le così dette città povere. Anche Siracusa.

L'uso della videosorveglianza ridurrebbe i costi di vigilanza.

Serve ai turisti che avrebbero sicuramente dei notevoli vantaggi.

Pedonalizzare serve a tutti i ragazzi che non utilizzano la macchina e girano a piedi; sono avvantaggiati quelli che non hanno mezzi di locomozione come i minori. Se ci fosse un progetto servirebbe a tutti, senza progetto serve ad alcuni e solo in piccola parte.

Le persone devono essere coinvolte nel progetto per far sì che sia a misura di cittadino.

Anche in questo caso il presupposto è la presenza di un PROGETTO. Solo dopo che si è chiarito qual è il progetto complessivo, per la pedonalizzazione si può parlare delle categorie che se ne avvantaggiano.

Bisogna individuare l'evoluzione ovvero l'avanzamento verso un obiettivo da raggiungere per tappe. Si può essere avvantaggiati e svantaggiati, dipende dalle modalità della pedonalizzazione.

I vantaggi, per i cittadini in generale, si hanno se si pedonalizza in maniera intelligente, differenziando orari, periodi dell'anno e occasioni diverse relativamente all'uso dello spazio pedonale. Se l'uso di tali spazi è distorto non se ne avvantaggia nessuno.

I soggetti che hanno meno vincoli di orari e tempi se ne avvantaggiano di più. In ogni caso lo scambio di informazioni agevola il processo di pedonalizzazione

Prima di pedonalizzare è necessario conoscere gli attori della città: commercianti, turisti, clienti, residenti, ecc.

Le pedonalizzazioni avvantaggiano anche chi vive la movida.

Pedonalizzare anche per i lavoratori. La pedonalizzazione crea posti di lavoro, ad esempio per la manutenzione degli spazi. Pedonalizzare serve ai cittadini che hanno il diritto di andare a piedi.

Serve principalmente per collegare assi mediani, spesso occupati abusivamente dalle macchine. Sono avvantaggiati anche i monumenti e le piante perché l'inquinamento distrugge entrambi.

Serve ai residenti, ci sono tante strade effimere di passaggio che potrebbero benissimo essere pedonalizzate. Servono un po' a tutti.

I residenti hanno vantaggi e svantaggi. È un problema complesso. Vanno contemplate le diverse esigenze.

I residenti sono avvantaggiati se il processo è ben pianificato; infatti nelle esperienze delle pedonalizzazioni estemporanee i soggetti meno avvantaggiati sono stati proprio i residenti. Sono svantaggiati perché nelle aree pedonalizzate aumenta l'inquinamento acustico specie nelle ore serali e notturne. Allo stesso tempo, se ben realizzata, potrebbe avvantaggiare tutti i residenti proprietari perché crescerebbe il valore immobiliare delle proprie case.

La pedonalizzazione serve a chi vuole andare in bici.

Nel resto d'Italia le aree pedonali includono le bici, invece a Palermo no. Sono un vantaggio per i ciclisti se le aree pedonali includono le piste ciclabili.

A seconda di come è realizzata, la pedonalizzazione può nuocere o avvantaggiare le stesse categorie.

Per cui va discusso in sede locale. In termini di impatto economico pedonalizzare serve ai commercianti. In particolare la ristorazione. Per i commercianti a seconda delle zone aumenta il costo dell'affitto.

Bisogna quindi creare incentivi per i commercianti. I commercianti se ne avvantaggiano solo nella misura in cui esistano gli incentivi. In via Maqueda si possono già sperimentare i vantaggi nell'aumento dei ricavi dei commercianti.

Gli esercenti e i ristoratori userebbero meglio lo spazio pubblico.

I commercianti potenzialmente se ne avvantaggiano ma non tutti sono d'accordo con la chiusura al traffico privato.

Se ne avvantaggiano i commercianti, perché i clienti possono fermarsi più comodamente davanti ai negozi.

Piazza Marina, paradossalmente, è un esempio negativo in relazione ai ricavi dei commercianti. La pedonalizzazione avvantaggia un commercio dolce, che si fa passeggiando.

Le aree pedonalizzate hanno usi da parte di utenti diversi a seconda delle fasce della giornata.

Bisogna pedonalizzare i luoghi dove si incrociano turismo, bambini, commercio.

La pedonalizzazione potrebbe costituire un vantaggio per le carrozze con i cavalli che ora circolano tra le macchine.

È necessaria una regolamentazione delle pedonalizzazioni. È importante che i soggetti siano informati e ricevano flussi costanti di informazioni. Se ne avvantaggia il sistema sanitario in quanto si riduce la spesa. Ad esempio negli ospedali: che senso ha arrivare fin dentro con la propria macchina, ad esempio per chi fa visita pedonalizzare sarebbe più comodo.

In caso di uso distorto se ne può avvantaggiare anche la criminalità.

CHI NE È SVANTAGGIATO?

Vantaggi e svantaggi sono determinati da due fattori: necessità di movimento e organizzazione dei tempi della città che deve essere governata adeguatamente; in una città con gli alberi, con l'arredo urbano, le panchine, cammini, ti siediti...

-illegalità

Se la pedonalizzazione è strutturata, l'unico svantaggiato è l'abusivo. Gli svantaggiati saranno i criminali, le lobby di potere e tutti coloro che vivono nell'illegalità: i posteggiatori e gli ambulanti abusivi, quelli che non rispettano le regole.

-Privati

Lo svantaggio è la disorganizzazione del pubblico e del privato. In Viale Campania ognuno ha preso una pianta da casa e l'ha piantata. Col mercatino tempo 3 mesi non c'era più nulla.

- La politica

La politica svantaggia spesso la pedonalizzazione, gli amministratori sono incompetenti e peccano di omissione affermando che la pedonalizzazione è svantaggiosa per alcuni soggetti, ad esempio i commercianti.

Le scelte impopolari non vengono prese dai politici per paura di scontentare qualcuno dei propri elettori e vince sempre il più forte.

- Automobilisti

automobilisti indisciplinati; coloro che vogliono utilizzare a tutti i costi i veicoli; i non residenti, che spesso vanno anche ad alta velocità con le auto.

La sicurezza e l'ordine pubblico non sarebbero facilitati con la pedonalizzazione in quanto vi è una difficoltà oggettiva nell'uso dei mezzi; pedonalizzare non significa che l'ambulanza non deve poter arrivare... Si possono usare i dissuasori con i telecomandi ai residenti.

Per non essere svantaggiati, i commercianti devono poter contare su una regolamentazione sugli orari di carico e scarico merci.

Le forze dell'ordine invece sarebbero avvantaggiate.

- Economia

I centri commerciali sarebbe svantaggiati e con loro i distributori di carburanti, gli assicuratori e i concessionari d'auto; chi non ha servizi nella zona pedonalizzata.

Ci sono lavori che non possono essere svolti senza macchina, serve considerare anche le loro esigenze.

Ad esempio quelle di chi lavora nei trasporti commerciali.

Oggi non puoi ripristinare attività che non sono adeguate al nuovo uso del centro storico: bisogna ripristinare il centro storico con linee strategiche economiche.

Tra gli svantaggiati ci sono i commercianti di certe attività: ad esempio, in via Paternostro, ci sono negozi di tende e rotoli di tessuti che necessitano di clienti con auto per trasportare ciò che comprano. Talune categorie di commercianti: sono svantaggiati clienti e commercianti di prodotti che richiedono il trasporto in auto, es un computer, un tavolo o altro.

Dipende dalle modalità operative: ad esempio un commerciante può essere avvantaggiato o meno a seconda delle modalità di carico e scarico merci, passaggio di mezzi pubblici ecc. I cocchieri potrebbero essere svantaggiati, dipende dalle regole.

- cittadini

I cittadini sono svantaggiati se tutta l'area pedonalizzata è monopolio delle attività commerciali dei privati.

Chi vive in periferia e chi vive da solo senza supporto sociale è svantaggiato.

In assenza di trasporto pubblico non si può parlare di pedonalizzazione: ci vuole un piano di servizi (parcheggi, sicurezza, dotazioni infrastrutturali) da affiancare al PUT - il piano della mobilità non è ancora attivo, come si può parlare di pedonalizzazione se manca questo strumento?

Serve la Programmazione degli interventi anche nel cambio di marcia.

Una pedonalizzazione improvvisa danneggerebbe i tutti i cittadini; sarebbe necessaria una campagna di informazione.

Bisogna favorire l'interscambio per posteggiare il mezzo privato e prendere il mezzo pubblico sostenibile.

Più che persone ci sono zone svantaggiate perché il trasporto non è capillare (ad es. fermata autobus troppo distante).

Svantaggia tutti nel momento in cui manca un "regolamento d'uso" e manca il trasporto alternativo; svantaggia i residenti perché mancano i servizi - sono svantaggiati i residenti abituati alla comodità dell'auto - occorre una pedonalizzazione appoggiata da servizi efficienti. Sono svantaggiati i residenti in assenza di servizi.

Ne soffre la cittadinanza nel momento in cui mancano i servizi: parcheggi, pulizia, mobilità alternativa, servizi igienici; soffrono i cittadini in generale se la pedonalizzazione favorisce solo i giovani e gli eventi, i pub. In questo caso sfavorisce in particolare i residenti.

Soffre chi deve compiere spostamenti lunghi e articolati nella città: sono svantaggiati gli anziani in assenza di supporti, i disabili e chiunque vive una situazione di non autosufficienza.

Sono svantaggiati i pigri, quelli che vogliono raggiungere qualunque luogo in macchina!

- Modalità

Tutta la città va pensata dal punto della mobilità.

Dipende dalle modalità operative che verranno attuate - qualunque intervento che non sia stato strutturato svantaggia tutti.

I problemi sono per tutti se non c'è a monte una regolamentazione.

Non occorre la pedonalizzazione selvaggia - la pedonalizzazione deve essere controllata: occorre una pedonalizzazione limitata e per certi scopi.

COME RENDERE SOSTENIBILI LE PEDONALIZZAZIONI

Si deve iniziare con la domanda: perché pedonalizzare una zona piuttosto che un'altra?

La pedonalizzazione è una carta di presentazione che favorirebbe diversi aspetti, in particolare la cultura e il turismo.

Il turismo può contribuire a rendere sostenibili le pedonalizzazioni. Dipende anche dall'esempio che l'Amministrazione dà ai cittadini.

Occorre considerare l'identità culturale della città. Bisogna puntare sulla creatività piuttosto che sulla spesa.

- Come progettare

Pianificare partendo dallo studio dei flussi e quindi della mobilità intendendo tutte le tipologie: pedonale, ciclistica, veicolare.

Alla base deve essere presente una VISIONE unitaria e condivisa di lungo periodo per un progetto che tenga conto di tutto il sistema urbano, in cui centro e periferie siano viste in un unico sistema integrato. In questo modo la visione che il mondo ha di Palermo cambierebbe, sarebbe "capitale della cultura".

Bisogna tenere conto del tessuto economico produttivo del territorio, ad esempio bisogna considerare anche le conseguenze per le pompe di benzina. L'aspetto economico riguarda anche la necessità di creare nuove figure di lavoratori.

La predisposizione di spazi aperti, verde urbano, richiede nuove e vecchie ruoli e figure professionali.

- Mezzi di trasporto

Si devono integrare i servizi.

Pedonalità e ciclabilità vanno considerate base per una città sostenibile.

Questo deve indurre a realizzare un sistema di mezzi pubblici elettrici e piste ciclabili, segnate sull'asfalto e sulla pavimentazione stradale.

Bisogna permettere a chi ha necessità di percorrere le strade pedonalizzate: mezzi pubblici, mezzi di soccorso, etc devono poter circolare.

Occorre garantire che in tutta la città sia possibile la circolazione delle bici e che la si possa portare sui mezzi pubblici.

Il mezzo privato può essere usato in maniera più efficiente, evitando o riducendo il numero di auto con un solo passeggero, ad esempio facendo ricorso ai mobility manager, al car sharing e al car pooling.

La linea ferroviaria-metropolitana dovrebbe avere nuove fermate in vari punti della città.

In generale, il trasporto pubblico deve essere ripensato per servire meglio le aree pedonalizzate.

Il potenziamento dei mezzi pubblici potrebbe rendere inutile la pedonalizzazione, perché si assisterebbe alla riduzione del traffico, non servirebbe quindi arrivare alla chiusura totale del traffico.

Sarebbe necessario il biglietto integrato tra mezzi pubblici.

I pullman turistici non devono sostare davanti i monumenti.

- Parcheggi

Il vero problema è dove lasciare le auto per poter usufruire delle aree pedonali.

Serve un sistema di parcheggi nelle zone periferiche coordinato ad un sistema di bus che utilizzi alcuni punti della città come parcheggi di interscambio.

Questo permetterebbe di razionalizzare i trasporti tra aree pedonalizzate e aree di interscambio.
Bisogna garantire la possibilità di lasciare l'auto in prossimità delle aree pedonali.
Bisogna prevedere parcheggi per i residenti nelle aree pedonali.
Attivare le aree fuori le mura per creare parcheggi
Si potrebbero adibire le aree residue, dovute al crollo degli edifici, come parcheggi.

- Dove

Alcune aree della città sono sia storicamente che di fatto predisposte alla pedonalizzazione senza bisogno di grandi interventi.

È necessario disciplinare il transito attorno al centro storico.

Con i problemi economici non possiamo pensare a interventi che riguardino tutta la città, pensiamo solo al centro storico. Altri ritengono che sia necessario pensare anche ad altri quartieri, ad esempio Mondello, oppure i cantieri culturali della Zisa.

Andrebbero istituiti dei servizi pubblici, come pulmini pubblici, a servizio delle scuole.

Sarebbero necessarie reti di micro-aree tenendo conto della specificità dei luoghi.

Bisogna considerare i siti dove insistono i beni culturali e pensare quindi la pedonalizzazione solo nel centro storico. Prevedere percorsi alternativi da strade oggi dimenticate dove esiste solo spazzatura; fare rivivere e vivere nuove vie, recuperando le piazze oggi preda dei parcheggiatori abusivi.

Bisogna tenere conto delle persone che hanno problemi di mobilità.

Valorizzare le sedi delle circoscrizioni.

- Quando

Pedonalizzare secondo fasce orarie: andrebbe esclusa la fascia notturna.

Potrebbero essere presenti delle eccezioni per l'orario di andata al lavoro e rientro a scuola.

Alcune aree possono essere pedonali in modo permanente, ma per metterle alla prova ed estenderle occorre farne dei campioni transitori.

- Come

Come incentivo è pensabile un abbonamento vantaggioso per gli autobus.

Per rendere sostenibili le pedonalizzazioni le piste non vanno realizzate in tutta le strade ma vanno pensate per tutta la città.

Pedonalizzare percorsi di maggiore interesse come prioritari, prendere il modello della rambla con strada pedonale centrale e laterali carrabili, vincolare qualsiasi tipo di licenza edilizia all'esigenza dei posti macchina dei residenti; bisogna limitare l'ingresso ad una macchina per famiglia al residente dell'area pedonalizzata.

Prevedendo anche percorsi alternativi per il traffico veicolare privato, cercando di facilitare residenti e commercianti.

Procedere per fasi, evitando pedonalizzazioni a macchia di leopardo o tentativi tanto per provare.

Studio degli usi di destinazione dei suoli.

È necessario sperimentare. Solo così si possono verificare le cose. Fondamentale che le aree pedonali siano fra di loro collegate.

Garantire l'accessibilità dei residenti a casa propria.

Nei quartieri periferici devono essere create aree pedonalizzate legate a spazi verdi fruibili per recuperare le aree degradate. Ad esempio Borgo Nuovo ha un'area bellissima ma non fruibile. Fermare la cementificazione incrementando le aree verdi; riqualificare le aree per estrapolare quelle che meglio si prestano alla pedonalizzazione, predisporre l'arredo urbano che è fondamentale e necessario nell'ambito della pedonalizzazione.

Ci sono metodologie che permettono di costruire arredi urbani con alberi che non incorrono in problemi come le radici che distruggono i marciapiedi...

Bisogna considerare i siti dove insistono i beni culturali e pensare quindi la pedonalizzazione solo nel

centro storico; occorre fare dei bandi di gara per creare l'arredo urbano. Sarebbe possibile farlo a costi non proibitivi per operare in modo sostenibile la pedonalizzazione e la cura dello spazio urbano. Considerare l'estetica della zona pedonalizzata ad esempio curando l'arredo urbano, servono i cestini per gettare le cicche.

- Politica

Serve una politica che voglia fare queste trasformazioni e avere il coraggio della trasformazione.

Bisogna avere la condivisione di tutti gli stakeholder. Bisogna fare incontri di quartiere.

Bisogna razionalizzare gli interventi e la programmazione, dando ascolto ai residenti. Il punto di vista dei residenti e dei commercianti va tenuto in considerazione. Il piano regolatore dovrebbe essere in linea con le esigenze dei cittadini.

È necessario l'ascolto attivo dei residenti, bisogna agire considerando prioritaria la partecipazione del cittadino.

Attraverso l'informazione bisogna richiedere la partecipazione attiva del cittadino (chiedere al cittadino input sulla pedonalizzazione, sul modo in cui si pedonalizza). Gli uffici dell'Amministrazione devono essere più vicini alla cittadinanza, fisicamente anche attraverso info point.

Sensibilizzazione dei cittadini sull'argomento. Per rendere sostenibile la pedonalizzazione potrebbero essere creati dei piccoli punti informativi all'interno delle zone pedonalizzate per la soluzione di problemi (struttura simile al responsabile di quartiere). Ad esempio per risolvere il problema della signora che non può spostarsi e viene accompagnata.

È fondamentale che l'Amministrazione faccia un pressante controllo delle regole, vigilando sulle deroghe. Le eccezioni devono essere veramente eccezioni.

È necessario uno snellimento della burocrazia al fine di facilitare la chiusura di alcuni siti individuati come sperimentali.

Si potrebbe trasformare il costo dell'abbonamento ai mezzi sostituendolo con una tassa pubblica che debbano pagare tutti i cittadini.

Il Comune dovrebbe comunicare le alternative e i percorsi dei mezzi pubblici per mantenere le aree pedonali.

La cura del verde urbano è importante per rendere sostenibile la pedonalizzazione.

Bisogna affrontare il problema di chi deve coprire i costi: non solo la PA, ma anche i commercianti, i privati, ecc...

Abbassare i premi delle assicurazioni sulla base del kilometraggio.

Rivedere i limiti di velocità.

I taxi possono essere la soluzione ma occorre che i loro prezzi siano più sostenibili come in altre città.

Coinvolgere residenti commercianti e istituzioni in un processo partecipato.

Serve bandire concorsi di idee.

Serve cooperazione tra cittadini e Pubblica amministrazione. Senza dimenticare che è l'amministrazione a prendere le decisioni, applicare le punizioni ed educare il cittadino.

Per realizzare questi interventi c'è il problema dei costi.

Dare più poteri decisionali alle circoscrizioni, per favorire i processi di partecipazione.

Per i privati che vogliono valorizzare lo spazio pubblico serve un abbattimento dei tempi burocratici.

- Cultura

L'apertura di laboratori nel centro storico in occasione di eventi più o meno periodici.

Corso Vittorio alta senza auto ha bisogno di eventi.

Progettare considerando la pedonalizzazione come un aspetto primario della vita dei cittadini e mettendo al centro il pedone come protagonista della strada, cambiando, quindi, la gerarchia degli utenti; pedoni, veicoli pubblici e infine veicoli privati piuttosto che quella attuale che è esattamente contraria.

Bisognerebbe partire dalla scuola, per educare alla pedonalizzazione. Dalla informazione e formazione dei cittadini, delle imprese, sui vantaggi della pedonalizzazione.

Bisogna sfruttare i mezzi di comunicazione.

- Qualità

Bisogna valorizzare le future aree pedonali con abbellimenti, pavimentazione, arredo urbano, illuminazione, sorveglianza, servizi quali info point (non solo per i turisti), servizi igienici, assistenza sanitaria.

Prevedere la piantumazione di nuovi alberi, ad esempio l'arancio amaro, per migliorare la qualità dell'ambiente e il microclima.

Sviluppare la cultura dei microgiardini a cura dei cittadini.

Bisogna curare la raccolta dei rifiuti, garantire la pulizia, servono i mezzi per la raccolta differenziata.

Recupero, restauro, manutenzione dell'esistente. Prevedere percorsi alternativi da strade oggi dimenticate dove esiste solo spazzatura; fare rivivere e vivere nuove vie, recuperando le piazze oggi preda dei parcheggiatori abusivi.

Occorre che le zone pedonali non siano piene di tavolini e sedie. Bisogna anche proporzionare le carreggiate e i marciapiedi, mettere la segnaletica, servono anche i bagni pubblici.

Promuovere attività artistico-culturali.

Valorizzare i beni culturali attraverso codici QR.

- Controllo

Servono dissuasori a scomparsa al fine di consentire ai residenti di poter accedere.

LEGALITÀ

Riconquistare il territorio sottraendolo alla illegalità, rompendo la connivenza di fatto tra Amministrazione e mafia.

Serve una maggiore attenzione al rispetto delle regole. Anche le forze dell'ordine andrebbero educate. È necessario maggiore controllo del territorio da parte delle istituzioni. Non si riescono a debellare i posteggiatori abusivi anche perché non pagano neppure le multe.

Prima di pedonalizzare occorre normalizzare la città.

Bisogna creare nuove forme d'occupazione per il posteggiatore abusivo. Ci vogliono le regole e ci vuole chi controlli che le regole siano rispettate.

Oggi, nonostante vi siano nominalmente delle regole, queste non vengono rispettate. Serve controllo e aumento delle sanzioni per i trasgressori. Più multe per chi non rispetta le regole anche per i cani. L'elemento essenziale è la sorveglianza, anche attraverso sistemi di telecamere.

Per rendere sostenibile le pedonalizzazioni occorre sicurezza ad ampio raggio.

Per rendere sostenibile le pedonalizzazioni occorre una diminuzione della prostituzione nelle strade.

MEZZI PUBBLICI

Concessioni nelle corsie d'emergenza facendo attenzione alla diminuzione delle deroghe (consiglieri comunali, furgoncini di alcune ditte etc).

Maggiore informazione e partecipazione. Occorrono incentivi per l'uso della bici e noleggio bici.

Offerte diversificate per i mezzi pubblici, servizio autobus puntuale e con percorsi integrati, rinnovare il parco dei mezzi pubblici con mezzi che non inquinino, creare zone franche urbane a favore delle zone pedonalizzate, abbassare il costo del biglietto dell'autobus e dare incentivi alle imprese.

Favorire le pedonalizzazioni vicine a punti d'intercambio dei mezzi di trasporto. Occorre tenere sotto controllo la puntualità dei mezzi pubblici e il telecontrollo dei mezzi pubblici da parte dei cittadini.

Sono necessari parcheggi nelle zone di snodo; le pompe di benzina devono essere a poco a poco smantellate - esproprio per pubblica utilità delle pompe di benzina mezzi alternativi all'autobus, per i mercati si dovrebbe pensare a un sistema di stoccaggio direzionale, navette elettriche che aiutino gli spostamenti al centro storico.

Istituire delle navette che facilitino il collegamento dai parcheggi pubblici alle aree pedonalizzate;

creare aree di parcheggio per le bici che siano videosorvegliate, individuare dei nodi dai quali fare

partire dei percorsi integrati, per i disabili vanno prese altre precauzioni non devono diventare il cavallo di troia. Abbattimento delle barriere architettoniche.

IL PROGETTO

Serve partire prima da un progetto di massima che possa essere discusso; vanno individuati gli aspetti positivi e negativi e relative soluzioni per le singole problematiche in un progetto condiviso con i cittadini; bisogna partire da piccole aree fino ad estendersi cosicché la gente cominci ad abituarsi. La fattibilità è legata ad un funzionale P.R.G. attraverso il P.U.T, il P.G.T.U. il PUM, e per mezzo di regole che ordinano il processo e la sua realizzazione.

Ci deve essere un "unico piano" che riguarda la pedonalizzazione della città. Procedure semplificate per l'istituzione delle aree pedonali. La progettazione urbana deve essere data alle università della città. È stato progettato da un architetto che vive fuori e poi oggi non funziona.

Bisogna progettare in una logica più complessiva pensare globale ed agire locale per quanto riguarda la progettazione non c'è meritocrazia e si rischia di non avere successo. Servono concorsi di idee e progettazione per spazi pedonali di qualità.

Bisogna arrivare ad un tavolo di concertazione con un progetto e non con un foglio bianco. Servono professionisti nei ruoli di lavoro della PA.

Se la progettualità viene dal basso c'è maggiore rispetto delle regole, meglio i concorsi di progettazione a quelli di idee. Diffondere la conoscenza di open data sul territorio. Palermo non conosce il concetto di modernità quindi bisogna avere il coraggio di fare trasformazioni vere del materiale urbano e sociale: è fondamentale che vi siano concorsi di progettazione architettonica e urbana con le risorse a disposizione ma non con i pallet: vasi con le piante e soluzioni non strutturate permanenti.

Bisogna incentivare i privati per ristrutturare le abitazioni; avviare le procedure di requisizione degli immobili abbandonati; bisogna favorire il ripristino degli scantinati dei palazzi adibiti ad usi diversi rispetto all'uso originario. I suoli pubblici: cash flow per il comune, ad esempio per la raccolta differenziata. Creerebbe un indotto. Un nuovo flusso di entrate.

La formazione alla pedonalizzazione dovrebbe partire dalle scuola ed in aree di prova.

INCENTIVI AL CITTADINO

La condivisione dei cittadini va premiata con bonus per utilizzare ad es. mezzi pubblici, in un processo di educazione e sensibilizzazione della cittadinanza.

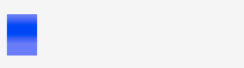


Premiare il cittadino che non usa l'automobile e fargli accumulare punti in base ai metodi con cui si muove.

Dare flessibilità oraria e interconnessione digitale per il pagamento del parcheggio. Fare convenzioni tra negozianti e cittadini che dimostrino di ridurre l'uso dell'automobile.

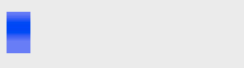
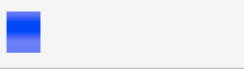
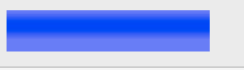
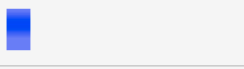
Via Chiavettieri è diventata pedonale e la gente se ne è appropriata, limitare l'ingresso alle auto mediante il pagamento di un ticket d'ingresso, agire sul sistema di premi e convenzioni per chi utilizza lo spazio pedonale. Il cittadino deve abituarsi e capire cosa sia una pedonalizzazione. deve esserci una corretta informazione sull'utilizzo e fruizione delle aree pedonali. Partire da una scuola pilota per creare dei percorsi di pedibus, file di bambini accompagnate da un adulto per andare a scuola.

I RISULTATI DELLE VOTAZIONI

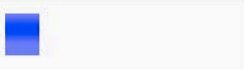

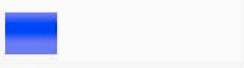
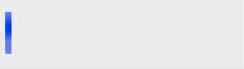
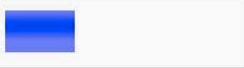
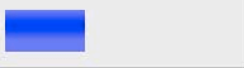
come riprodurre il modello delle isole pedonali nelle periferie?

1	un'isola pedonale in ciascuna circoscrizione		9 %
2	piccole isole pedonali nei singoli quartieri		37 %
3	isole pedonali che interconnettono diversi quartieri		54 %

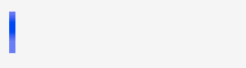


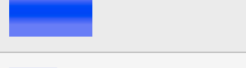
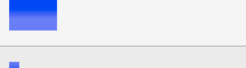
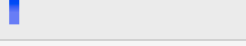
hai un milione di euro come investiresti in isole pedonali?

1	parcheggi		17 %
2	arredo verde		7 %
3	bike sharing		10 %
4	potenziamento trasporti pubblici		59 %
5	illuminazione e arredi		7 %


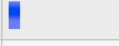
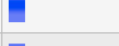

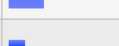
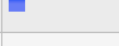
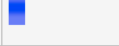
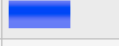
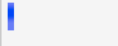
come sei arrivato all'ETM?

1	a piedi		10 %
2	in auto da solo/a		28 %
3	in bicicletta		15 %
4	in autobus		2 %
5	in moto		20 %
6	in auto in compagnia		23 %

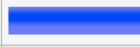
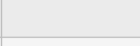
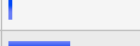
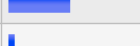
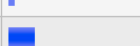
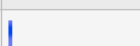
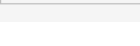
qual è la tua età?

1	18-25		2 %
2	26-35		26 %
3	36-45		31 %
4	46-55		24 %
5	56-65		14 %
6	>65		3 %

dove vivi?

1	I circoscrizione (Tribunali-Castellammare - Palazzo Reale - Monte di Pietà)		25 %
2	II circoscrizione (Oreto - Oreto-Stazione (parte) - Brancaccio-Ciaculli - Settecannoli)		5 %
3	III circoscrizione (Oreto-Stazione (parte) - Villagrazia - Falsomiele)		7 %
4	IV Circoscrizione (Cuba - S. Rosalia - Altarello - Mezzomonreale - Boccadifalco)		7 %
5	V Circoscrizione (Borgo Nuovo - Uditore Passo di Rigano - Noce - Zisa)		15 %
6	VI Circoscrizione (Cruillas - San Giovanni Apostolo (ex C.E.P.) - Resuttana - San Lorenzo)		7 %
7	VII Circoscrizione (Arenella - Vergine Maria - Pallavicino - Tommaso Natale - Sferracavallo - Partanna Mondello - Mondello)		7 %
8	VIII Circoscrizione (Politeama - Libertà - Montepellegrino - Malaspina-Palagonia)		26 %
9	vivo fuori dai confini amministrativi di Palermo (in uno dei comuni della cintura metropolitana)		3 %

A cosa serve in primo luogo avviare processi di pedonalizzazione?

1	diminuire l'inquinamento e creare una città più vivibile per tutti		56 %
2	rendere più sicura la città		0 %
3	favorire il piccolo commercio		2 %
4	rendere più attrattiva la città per i cittadini e per i turisti		26 %
6	favorire la socializzazione		3 %
7	favorire nuove soluzioni di mobilità		11 %
8	attrarre investimenti pubblici e privati		2 %

per quali categorie è più utile la pedonalizzazione?

1	residenti		33 %
2	settori economici		13 %
3	turisti		23 %
4	fasce deboli (anziani, bambini, disabili)		20 %
5	automobilisti		0 %
6	ciclisti		7 %
7	lavoratori		0 %
8	fruttori di locali		5 %

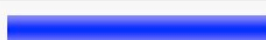


quale elemento può contribuire maggiormente a favorire il successo delle pedonalizzazioni?

1	informazione		11 %
2	coinvolgimento degli attori coinvolti		13 %
3	controllo del territorio		0 %
4	incentivi ai cittadini		8 %
5	miglioramento delle infrastrutture e servizi		55 %
6	formazione nelle scuole		2 %
7	animazione ed eventi nelle aree pedonalizzate		11 %


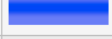





in quali borgate marinare le isole pedonali?

1	vergine maria		4 %
2	mondello		81 %
3	sferracavallo		10 %
4	acquasanta		2 %
5	arenella		4 %



meglio un intervento limitativo del traffico (isola pedonale, ztl, ecc.) prioritariamente:

1	nel centro storico		83 %
2	alla favorita		12 %
3	Libertà/notarbartolo		5 %



a chi dovrebbe essere affidata la cura degli spazi pedonalizzati?

1	cittadini residenti		5 %
2	commercianti		2 %
3	Comune		42 %
4	single circoscrizioni		15 %
5	parcheggiatori abusivi		0 %
6	imprese a seguito di gare d'appalto		2 %
7	associazioni no profit a seguito di bandi		13 %
8	comitato di cittadini residenti e commercianti		22 %
9	Scuole		0 %

Quale articolazione temporale è secondo voi la migliore per pedonalizzare?

1	intera giornata		45 %
2	fasce orarie		52 %
3	solo alcuni giorni		3 %



è meglio una pedonalizzazione permanente o flessibile nel tempo?

1	permanente		48 %
2	flessibile		6 %
3	dipende dalle aree e dai casi		45 %






dove è prioritario pedonalizzare?

1	aree centrali		11 %
2	aree monumentali e zone di pregio storico		71 %
3	zone costiere		2 %
4	zone degradate		5 %
5	aree verdi		2 %
6	aree commerciali		2 %
7	aree nei pressi di scuole, ospedali, uffici, ecc.		8 %




quali sono i rischi di una pedonalizzazione fatta male?

1	opposizione dei cittadini		32 %
2	tutti lo ignorano e aumenta la cultura dell'illegalità		18 %
3	peggiora il traffico e l'inquinamento		32 %
4	la zona è tagliata fuori dai flussi di persone e di merci		18 %

La lettura "a caldo" dei report di discussione è utile?

1	molto utile		21 %
2	utile		30 %
3	abbastanza utile		14 %
4	poco utile		27 %
5	per niente utile		7 %






quale parte della giornata hai apprezzato di più?

1	discorsi introduttivi		0 %
2	dibattito ai tavoli		78 %
3	restituzione "a caldo" dei report		4 %
4	votazioni con i tastierini		7 %
5	rinfresco		11 %

quanto sei soddisfatto di questa giornata?

1	moltissimo		7 %
2	molto		27 %
3	abbastanza		55 %
4	poco		4 %
5	per niente		7 %

la votazione con tastierini è utile?

1	molto utile		23 %
2	utile		34 %
3	abbastanza utile		25 %
4	poco utile		11 %
5	per niente utile		7 %

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

PROGRAMMA

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

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.

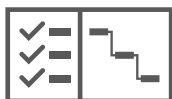
Inoltre il tempo a disposizione è sufficiente per permettere a tutti di esprimersi.



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.



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.