



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CATANIA

Master di II livello

Diritto dell'ambiente e gestione del territorio

Dott.ssa Marina Caruso

Dott.ssa Gemma Halliday

Parco urbano nel quartiere di Librino: piste ciclabili

—————
PROJECT WORK
—————

ANNO ACCADEMICO 2020/2021

Indice

Introduzione

1. Il panorama della programmazione europea per uno sviluppo sostenibile

1.1 Monitoring Marathon

1.2 I Risultati del Monitoraggio civico

2. Parco urbano nel quartiere di Librino: pista ciclabile

2.1 Desk Analysis

- a. Librino
- b. Descrizione del progetto monitorato
- c. Il progetto fa parte di un piano di interventi più ampio? Se sì, qual è l'obiettivo complessivo di questo piano?

2.2 Valutazione

- a. Stato di avanzamento del progetto monitorato sulla base delle informazioni raccolte
- b. Risultato del progetto monitorato (se il progetto è concluso, quali risultati ha avuto?)
- c. Quali sono le cause dell'inefficacia del progetto monitorato?
- d. Quali sono i rischi futuri per il progetto monitorato?
- e. Soluzioni ed idee da proporre per il progetto monitorato
- f. Giudizio sintetico sul progetto monitorato

2.3 Metodi di indagine

- a. Interviste

3. Considerazioni finali

Bibliografia

Introduzione

Mai come oggi, appare evidente la necessità di adottare un modello di sviluppo sostenibile, in contrapposizione con l'idea di una economia lineare, fino ad oggi ampiamente perseguita. Mai come oggi, risulta necessario perseguire forme di tutela dell'ambiente e dell'ecosistema, vittima dello sviluppo incontrastato dell'uomo, spesso non in linea con i principi riconosciuti a livello internazionale ed europeo.

Già nel 1987 con il rapporto *"Our common future"* della Commissione Brundtland, su ambiente e sviluppo, emergeva con evidenza la necessità di adottare un nuovo modello di sviluppo definito "sostenibile".

L'idea di uno sviluppo sostenibile rappresentava un processo di cambiamento tale per cui lo sfruttamento delle risorse, la direzione degli investimenti, l'orientamento dello sviluppo tecnologico e i cambiamenti istituzionali fossero resi coerenti con i bisogni futuri oltre che con quelli attuali.

Lo sviluppo deve *"soddisfare i bisogni dell'attuale generazione senza compromettere la capacità di quelle future di rispondere alle loro"*. Tale documento, enuncia né più né meno, i principi di ciò che oggi chiamiamo sviluppo sostenibile: ogni paese al mondo dovrebbe programmare la propria strategia di sviluppo tenendo conto dei bisogni delle generazioni future.

La nozione di sostenibilità va ben oltre la dimensione ecologica, facendo riferimento ad una serie di caratteristiche dello sviluppo progettato, tra le quali anche la compatibilità ambientale. L'idea di uno sviluppo non illimitato, ma sostenibile, riprende quanto affermato nel rapporto commissionato nel 1972 dal club di Roma, sui "limiti dello sviluppo", ove si ragiona su alternative in grado di mostrare come la progressiva rarefazione delle risorse energetiche possa rendere difficile uno sviluppo che prosegua con la stessa generalità avuta fino a quel momento.

"L'ambiente" è il luogo in cui tutti viviamo; e lo "sviluppo" è ciò che facciamo tutti nel tentativo di migliorare il nostro destino all'interno di quella dimora. I due sono inseparabili. Inoltre, le questioni

relative allo sviluppo devono essere considerate cruciali dai leader politici che sentono che i loro paesi hanno raggiunto un livello verso il quale altre nazioni devono tendere. Molti dei percorsi di sviluppo delle nazioni industrializzate sono chiaramente insostenibili. E le decisioni di sviluppo di questi paesi, a causa del loro grande potere economico e politico, avranno un profondo effetto sulla capacità di tutti i popoli di sostenere il progresso umano per le generazioni a venire.”¹

Solo una adeguata sensibilizzazione può portare ad uno sviluppo del nostro pianeta in linea con le risorse, non illimitate, fornite all’uomo. Così il messaggio del rapporto della Commissione Bruntland “è rivolto alle persone, il cui benessere è l’obiettivo ultimo di tutte le politiche ambientali e di sviluppo. In particolare, la Commissione si rivolge ai giovani. Gli insegnanti di tutto il mondo avranno un ruolo cruciale da svolgere nel portare loro questo rapporto. Se non riusciamo a trasmettere il nostro messaggio di urgenza ai genitori e ai decisori di oggi, rischiamo di minare il diritto fondamentale dei nostri figli a un ambiente sano e favorevole alla vita. Se non saremo in grado di tradurre le nostre parole in un linguaggio che possa raggiungere la mente e il cuore delle persone giovani e meno giovani, non saremo in grado di intraprendere i vasti cambiamenti sociali necessari per correggere il corso dello sviluppo.”²

La necessaria tutela del pianeta è presa ulteriormente in considerazione dall’Agenda ONU 2030, adottata dall’Assemblea Generale il 25 settembre 2015. L’Agenda 2030 persegue 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile, sottolineando l’impegno per il raggiungimento di uno sviluppo sostenibile nelle sue tre dimensioni – economica, sociale e ambientale – in maniera equilibrata e interconnessa.

L’idea di uno sviluppo sostenibile e dei suoi conseguenti obiettivi- già precedentemente introdotta durante la Conferenza di Rio del 1992, e tutti i successivi incontri – sta alla base dell’agenda 2030.

Tale Agenda, ritenuta di particolare importanza per la trasformazione del mondo in chiave sostenibile, utilizza un approccio molto generale proposto già dal Rapporto Bruntland nel 1987: uno sviluppo in grado di soddisfare le esigenze della presente generazione tenendo conto anche delle esigenze delle

¹ “Our common future”, Commissione Bruntland, 1987

² “Our common future”, Commissione Bruntland, 1987

generazioni future, uno sviluppo che tenga conto dell'idea di attuare scelte compatibili con una visione di insieme ed una programmazione a lungo termine.

Tra gli obiettivi perseguiti, spicca una forte determinazione *“a proteggere il pianeta dalla degradazione, attraverso un consumo ed una produzione consapevoli, gestendo le sue risorse naturali in maniera sostenibile e adottando misure urgenti riguardo il cambiamento climatico, in modo che esso possa soddisfare i bisogni delle generazioni presenti e di quelle future.”*³



³ Agenda ONU 2030 per lo Sviluppo sostenibile

⁴ Agenda ONU 2030 per lo Sviluppo sostenibile

1. IL PANORAMA DELLA PROGRAMMAZIONE EUROPEA PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

In tale cornice, nell'ottica di garantire il raggiungimento di uno sviluppo sostenibile, in linea con i principi riconosciuti dall'Agenda 2030, assumono rilevanza i finanziamenti ed interventi riconosciuti nel panorama della programmazione europea, volti a garantire il raggiungimento, l'attuazione ed il rispetto di tali principi. Tali iniziative, mirano a garantire una progressiva rigenerazione green del nostro Paese, uno sviluppo che persegua il modello di sostenibilità.

In particolare, assume rilevanza per il progetto di ricerca e di studi realizzato, il Programma Operativo Città Metropolitane 2014-2020 (PON METRO): programma operativo nazionale unitario di interventi per lo sviluppo urbano sostenibile.⁵

Il Programma, approvato dalla Commissione europea il 14 luglio del 2015 ha una dotazione finanziaria di oltre 800 milioni di euro, provenienti sia dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) sia dal Fondo Sociale Europeo (FSE). L'idea di sviluppo è quella di avviare una forte sinergia nazionale, salvaguardando e valorizzando la progettualità delle singole città su 4 principali temi:

1. Agenda digitale
2. Sostenibilità dei servizi pubblici (energetica e ambientale)
3. Mobilità urbana
4. Innovazione ed inclusione sociale

L'azione del programma si concentra su ambiti che incidono direttamente sulla vita del cittadino attraverso interventi e progettualità individuate dalle 14 città metropolitane, selezionati a fronte di una attenta analisi dei fabbisogni del territorio.

⁵ <https://www.agenziacoesione.gov.it/pon/pon-metro/>

Il PON METRO sostiene, con modelli di intervento comuni, specifiche e determinate azioni prioritarie che compongono una strategia unificante di livello nazionale per le Città metropolitane, affrontando congiuntamente e in modo coordinato alcune delle sfide che interessano tali contesti territoriali. Per ciascuna Città metropolitana, il Programma sostiene una strategia integrata che, come anticipato, prevede una significativa concentrazione degli interventi nel territorio del Comune capoluogo.⁶

Senza alcun dubbio, ricopre fondamentale importanza negli interventi previsti, la questione della rigenerazione delle aree urbane sul piano ambientale ed energetico e l'adozione ed implementazione di una mobilità urbana sostenibile, resa ancora più problematica in considerazione delle sfide legate alla mobilità sostenibile ed al trasporto pubblico.

Elemento fondamentale per una strategia di sostenibilità e competitività del trasporto pubblico è la messa su strada di veicoli, che grazie ad avanzate tecnologie, abbiano basse o addirittura "0" emissione di CO₂.

Pertanto, in linea con quanto sta avvenendo in altri contesti europei, la mobilità ciclabile costituisce un valido supporto alla riduzione degli impatti energetici ed ambientali della mobilità nelle aree urbane.

Alla luce di tale quadro generale, il tema della mobilità sostenibile e, nello specifico, quella ciclabile, si inserisce all'interno del progetto "Monithon", al quale abbiamo partecipato svolgendo una "attività di monitoraggio civico".

Il progetto "Monithon", generalmente considerato, prevede il monitoraggio di diversi progetti finanziati dall'Unione Europea, ciascuno dei quali di indubbia rilevanza anche in considerazione dei diversi temi trattati, quali energia, mobilità sostenibile, ambiente, cultura e turismo. Lo scopo fondamentale rappresenta un "viaggio" ed un "percorso" anche per i cittadini, alla scoperta dei finanziamenti e dei progetti inizialmente predisposti e dunque delle idee di rigenerazione, innovazione, rinnovazione, poste alla base della nostra società. Ciò permette, in modo semplice, di dare la possibilità

⁶ Pon città metropolitane "programma operativo nell'ambito dell'obiettivo investimenti in favore della crescita e dell'occupazione"

ai più di scoprire e conoscere gli strumenti di rigenerazione attuati nella propria città, spingendo e sensibilizzando i cittadini, gli studenti, o chiunque decida di approfondire tali iniziative, verso una rivalutazione del territorio del Comune Capoluogo.

Sentendo parlare di sviluppo sostenibile, di finanziamenti atti a garantire il raggiungimento ed il rispetto dei principi sanciti a livello internazionale ed europeo, appare doveroso, oltre che necessario, garantire un maggiore coinvolgimento della cittadinanza fornendo gli strumenti concreti per conoscere, comprendere ed interpretare i dati forniti sui progetti, siano essi stati avviati, in esecuzione e talvolta persino già conclusi.



1.1 Monitoring Marathon

La rete “Monithon” fa parte di un progetto co-finanziato dalla Direzione generale per la Politica regionale e urbana della Commissione europea ed è sostenuta anche da “OpenCoesione”.⁷

L’iniziativa è nata nel 2013, su input del team del portale nazionale “OpenCoesione”, sviluppandosi poi come iniziativa indipendente grazie al lavoro volontario di decine di analisti, giornalisti, esperti di politiche pubbliche e semplici cittadini interessati.

⁷ Ansa Europa: “Al via rete di monitoraggio civico sui fondi europei per ambiente e sostenibilità”
https://www.ansa.it/europa/notizie/la_tua_europa/notizie/2021/04/16/al-via-rete-di-monitoraggio-civico-sui-fondi-europei-per-ambiente-e-sostenibilita_9fbdbf0d-648b-41b6-a62f-d08050a0237d.html



8

La piattaforma Monithon mette a disposizione diversi metodi e strumenti, con lo scopo di verificare l'andamento e l'efficacia degli interventi finanziati dalle politiche pubbliche, sperimentando un'applicazione web dove raccontare i propri obiettivi di monitoraggio, con la redazione di un report. L'attività di monitoraggio svolta si suddivide in tre fasi, la prima delle quali dedicata all'analisi del progetto di investimento e dei principali documenti, la seconda incentrata invece sulla valutazione di efficacia del finanziamento da monitorare ed infine, la terza relativa ai risultati ed all'impatto del monitoraggio civico.

Monithon è un'iniziativa indipendente e non profit:

- a. Sviluppa metodi e strumenti per il monitoraggio "civico" e la valutazione delle politiche pubbliche per le comunità locali e i beneficiari finali degli interventi;
- b. Fornisce supporto per l'analisi dei fondi pubblici e la ricerca qualitativa sul campo;
- c. Favorisce la collaborazione tra le comunità e le amministrazioni responsabili degli interventi;

^{8 8} Il sole 24ore, "Monithon lancia il tutor per il monitoraggio civico dei progetti pubblici" https://www.il-sole24ore.com/art/monithon-lancia-tutor-il-monitoraggio-civico-progetti-pubblici-ACVyHtFB?refresh_ce=1

- d. Mette a disposizione di tutti evidenze e suggerimenti per migliorare l'efficacia delle politiche.⁹

“Il sito Monithon permette agli italiani di monitorare i progetti finanziati dall'UE. Gli strumenti di Monithon sono utilizzati in tutta Italia dalle comunità locali e dagli studenti delle scuole, formati per essere auditor sul campo, visitare i siti del progetto, porre domande alle autorità locali e fornire suggerimenti concreti, molti dei quali vengono implementati.”¹⁰

1.2 I Risultati del Monitoraggio civico

In generale, la maggior parte dei progetti ottiene un giudizio complessivamente positivo (62%). Non mancano però progetti giudicati inefficaci (10%), bloccati nel bel mezzo dell'attuazione (8%), o che sono in corso ma presentano qualche problema (15%). Le problematiche riscontrate riguardano in particolare questioni amministrative o legate all'avvio del progetto (11%), problemi tecnici (11%), o problemi di efficacia (2,8%). In certi casi, il progetto richiede ulteriori interventi per essere utile (3,2%).



⁹ Monitoring marathon EU: <https://www.monithon.eu/it/>

¹⁰ The Guardian “Six ways for citizens to assert power beyond the ballot box”

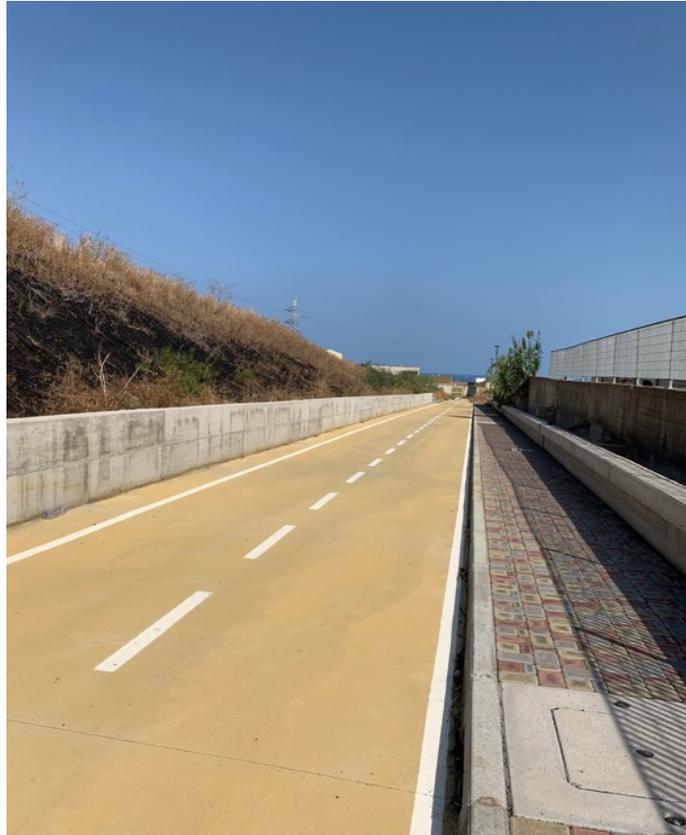
<https://www.theguardian.com/public-leaders-network/2017/jul/21/six-ways-influence-government-citizen-action#img-1>

¹¹ Monitoring marathon EU: <https://www.monithon.eu/blog/2020/10/22/i-risultati-dei-nostri-monitoraggi-un-aggiornamento-sui-report-dal-2013-al-2019-2/>

2. PARCO URBANO NEL QUARTIERE DI LIBRINO:

PISTA CICLABILE

Pista ciclabile di Librino,
percorsa dall'ingresso di Via del
Giaggiolo, Catania.



L'utilità del progetto Monithon appare chiara, in quanto garantisce indubbiamente una sensibilizzazione della popolazione su temi di rigenerazione urbana, energia, ambiente e sostenibilità ambientale. Non solo, il progetto spinge la cittadinanza a partecipare attivamente ad iniziative riconosciute di estrema rilevanza per il territorio ed il benessere del Comune capoluogo, conoscendone anche le problematiche riscontrate, nelle zone centrali, ma anche e soprattutto nelle zone più periferiche della città.

La partecipazione al progetto e la redazione del report permettono di approfondire diversi temi e predisporre una valutazione complessiva del progetto, presentando anche dei suggerimenti, volti a migliorarne l'attuazione, sottolineandone i punti di forza e le eventuali criticità riscontrate, così da garantirne il superamento ed una valida efficacia.

In particolare, il progetto da noi scelto focalizza l'attenzione sul territorio di Librino, area verde, periferica rispetto alla città di Catania e in particolare riguarda la realizzazione di una pista ciclabile nel quartiere di Librino, ad oggi validamente realizzata.

Tale analisi ed approfondimento ha permesso di confrontarci con realtà diverse rispetto a quelle giornalmente vissute, periferiche ma ugualmente meritevoli di attenzione e tutela, seppur considerate quali zone "degradate" rispetto al centro storico del Comune di Catania o a volte meglio identificabili quali aree "dimenticate". È proprio in tali realtà o nelle zone più periferiche della città che tale attività risulta essere ancor più necessaria, permettendo alla popolazione ed a chi si occupa dei progetti di conoscere diverse problematiche e riscontrare la necessità di una maggiore attenzione e cura da rivolgere ai luoghi e spesso, alla popolazione residente della zona.

Il progetto Monithon guida verso l'approfondimento di diversi argomenti e problematiche, enfatizzando temi attuali e fondamentali, che, se generalmente possono essere considerati lontani dal singolo cittadino, grazie al progetto acquistano una dimensione a lui più vicina.

Risulta essere necessario, per un'analisi attenta e completa, l'apporto fornito dal confronto con chi si è occupato del progetto e conosce il territorio e, laddove possibile, con le autorità competenti.

2.1 DESK ANALYSIS

a. Librino

“Nel 1970 ci fu affidato il progetto della pianificazione urbanistica della nuova città di Librino per una popolazione di 70.000 abitanti, nei sobborghi di Catania, in Sicilia. Quando visitai il luogo per la prima volta, ammirai quel bel terreno collinoso e decisi di tentare di fare qualcosa per utilizzare la topografia, così da fondere l'ambiente naturale con quello umano. L'idea che svilupparammo era una completa struttura collettiva, consistente in un asse verde centrale, dal quale si diparte una rete verde che organizza tutto il complesso. La cintura verde centrale diventerà uno spazio di

grande importanza sia per i cittadini di questa area sia per quelli di tutta la città, includendo anche parchi ed impianti sportivi.”¹²

Il Quartiere di Librino è stato progettato nel 1972, dal famoso architetto giapponese Kenzo Tange, come nuova città "razionale" in grado di ospitare 70.000 abitanti. Esso rappresenta uno dei più grandi progetti di edilizia pubblica in Europa: un quartiere di più di 300 ettari di superficie, situato 3 km a sud di Catania.

Tange ha progettato, in modo molto dettagliato, una nuova città composta da dieci diversi anelli residenziali, in ciascuno dei quali sono stati pianificati gruppi di edifici da 6 a 10 piani, per massimizzare gli spazi aperti. Le strade sono state progettate in modo da tenere le auto totalmente separate dai pedoni: le vie verdi nella progettazione originaria avevano lo scopo di portare le persone a piedi dalle loro residenze ai servizi situati all'interno dell'anello. Il sistema veicolare metropolitano e quello pedonale nella struttura di Librino non interferiscono mai tra loro, in quanto si incrociano a livelli diversi. I percorsi veicolari sono concepiti come strade di collegamento tra i dieci quartieri che costituiscono la città, i poli ed il centro urbano, perimetrano ogni singolo quartiere e segnano la morfologia del territorio, insinuandosi nelle incisioni delle valli.

*“Cominciammo a pensare al verde come un modo per fondare una struttura urbana, quando rivolgemmo l'attenzione al tipo di città che avrebbe pienamente tratto profitto di questa adorabile località. Nel centro del progetto ponemmo un ampio asse verde che è più un morbido ambiente naturale, simile ad un parco, che un ambiente fatto dall'uomo”.*¹³

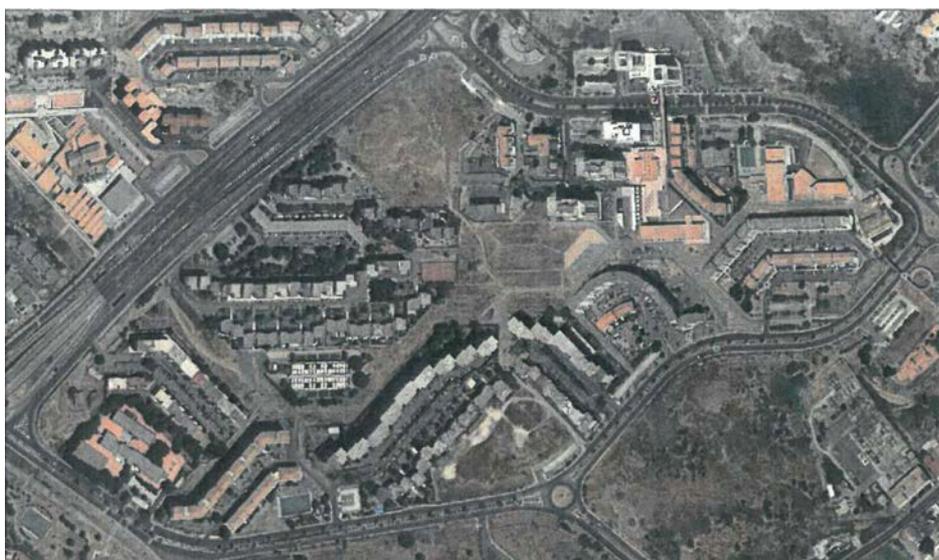
La nascita e lo sviluppo del quartiere provengono direttamente dalle scelte di fondo che hanno regolamentato l'espansione di Catania. Librino è una città completa ed autonoma, definita nel disegno urbanistico ed architettonico con servizi ed attrezzature per circa 70.000 abitanti.

¹² Dalla relazione di Kenzo Tange in occasione della presentazione del progetto di Librino al Comune di Catania.

¹³ Dalla relazione di Kenzo Tange in occasione della presentazione del progetto di Librino al Comune di Catania.

“L’asse verde, gli assi verdi di diramazione e le zone di verde circostanti sono dei posti dove la gente può divertirsi a passeggiare e comunicare con gli altri. In breve, essi sono una struttura urbana utilizzata per organizzare gli uffici per abitazione e altri impianti organicamente inseriti nella comunità”.

Dall'inizio dell'attuazione del piano, i giornali nazionali e locali hanno “etichettato” Librino come un ghetto caratterizzato da analfabetismo, criminalità ed ogni tipo di comportamento antisociale. A causa della mancanza di infrastrutture o servizi cittadini all'interno dei confini di Librino, la popolazione catanese non ha mai avuto un solo motivo per visitarlo o per passarci, così non vi è stata l'occasione di verificare se la rappresentazione pubblica della situazione sui giornali fosse veritiera o meno. Nonostante le percezioni popolari, Librino è in realtà un quartiere molto differenziato, composto da due tipi distinti di abitazioni.



Città di Librino, Catania

b. Descrizione del progetto monitorato:

Sono evidenti le criticità con le quali le città, e più in generale i territori, si confrontano in materia di mobilità: il numero di auto è in crescita così come le emissioni nocive per l’ambiente, il traffico aumenta ed il trasporto pubblico perde efficienza.

Il tema della mobilità sostenibile assume ad oggi fondamentale rilevanza in una duplice dimensione: il miglioramento degli standard ambientali, in linea con i principi riconosciuti a livello internazionale

ed europeo ed un progressivo miglioramento della qualità di vita dei cittadini, in grado di favorire altresì l'inclusione sociale.

In tale cornice dedicata allo sviluppo della mobilità sostenibile e ad una conseguente necessaria sensibilizzazione del tema, si inserisce il progetto relativo alla pista ciclabile nel quartiere di Librino.

Librino è un quartiere di edilizia economica e popolare e la cui realizzazione, seppur iniziata negli anni '80 del secolo scorso, non è tuttavia ancora stata completata. La zona è caratterizzata da gravi fenomeni di emarginazione e disagio sociale, l'area è ricettacolo di immondizia e spesso teatro di incendi dolosi, da cui deriva l'insorgere di numerosi rischi per la salute, nonché l'identificazione di un reale problema di sicurezza.

In considerazione delle necessità legate a tale zona, talvolta considerata quale "città nella città", si è proceduto negli ultimi anni alla predisposizione di diversi interventi volti a raggiungere il completamento delle infrastrutturazioni, la riduzione della marginalizzazione ed il miglioramento della qualità di vita degli abitanti.

Il progetto "Parco Urbano nel quartiere di Librino", si inserisce all'interno del più ampio "Patto per lo sviluppo della città di Catania", stipulato nel 2016 dal Comune di Catania con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, finalizzato a raggiungere uno sviluppo economico e produttivo della città metropolitana, una maggiore sicurezza del territorio, nonché l'incremento della sostenibilità ambientale, alla luce dei principi comunitari sviluppatasi su tale materia.

L'opera rappresenta un tassello dell'impianto urbanistico ideato dall'architetto giapponese Kenzo Tange, che, nel 1972, aveva immaginato il quartiere a sud di Catania edificato attorno ad una serie di percorsi pedonali e ciclabili immersi nel verde con collegamenti tra residenze e servizi, svincolati dai percorsi veicolari. La "strada", così individuata come luogo di incontro, di sosta e di svago, veniva posta al centro del progetto di riqualificazione di un quartiere degradato da "risvegliare".

L'infrastruttura inserita nel Parco urbano nel quartiere di Librino, asse generatrice di tutto il quartiere, composto di un'area verde naturale con circa 20 ettari di orti sociali urbani, già realizzati, utilmente assegnati ai cittadini del quartiere ed attualmente funzionali, risponde così all'esigenza di generare

quel senso di appartenenza, di identità ad un territorio e diventa elemento di contrasto alla criminalità locale.

La pista ciclabile, avevo lo scopo di diventare mezzo di riscatto sociale e di legalità del popoloso quartiere che, da sempre, versa in una situazione di grave degrado e ove sono ancora necessari interventi economici e culturali, attuabili anche grazie ad importanti azioni finanziate dall'Unione europea. La bicicletta, così per come considerata nell'idea progettuale, diventa lo strumento accessibile ai più che, oltre ad avere importanti funzioni educative, ove maggiormente utilizzata, è in grado di contribuire al decongestionamento del traffico, abbassare i livelli di inquinamento, garantire la salvaguardia del benessere fisico e favorire in maniera significativa gli spostamenti di utilità quotidiana e gli interscambi di socializzazione e svago, dei e tra i cittadini residenti. Il progetto voleva dimostrare come anche in un popoloso rione come Librino, a Catania, l'inserimento di piste ciclabili possa migliorare l'attuale tessuto urbano, senza tuttavia stravolgerlo.

Lo scopo fondamentale non era dunque il solo svago, ma la realizzazione all'interno del tessuto urbano di un sistema ciclabile di utilità quotidiana, inserita nella rete integrata della mobilità dolce che il Comune di Catania sta realizzando con l'ausilio dei fondi strutturali e che prevede il compimento di circa 50 km di vie ciclabili in tutta la città.

I lavori sono stati avviati con verbale di aggiudicazione del 07.12.2017, a seguito della pubblicazione del bando di gara d'appalto indetto con provvedimento dirigenziale n. 05.242 del 15.06.2017 avente ad oggetto la realizzazione del "Parco Urbano nel quartiere Librino - Pista ciclabile - BII.56/1", per un importo complessivo di euro 2.000.000,00.

Il progetto, alla luce delle finalità previste, in un'ottica non solo di sostenibilità ambientale ma anche di riqualificazione territoriale, prevedeva la realizzazione di una pista avente una larghezza di tre metri, lunga poco più di un chilometro e di tipo bi-direzionale, affiancata da un muretto basso a forma di sedile e da un marciapiede pedonale, al fine di creare un utile percorso pedonale e dotata altresì di un impianto di illuminazione a led a basso consumo energetico.

Lungo tale tratto erano previste tre diverse aree di sosta, una delle quali attrezzata con ristoro acqua e dotata di un sistema di smaltimento delle acque meteoriche ed inoltre la predisposizione di dissuasori così da evitarne il passaggio di autoveicoli o mezzi motorizzati, garantendo l'effettivo raggiungimento degli obiettivi sottesi al progetto.

La nostra attività di monitoraggio mira a verificare se i fondi destinati al progetto siano stati impiegati come previsto, se la realizzazione della pista sia andata a buon fine e se l'obiettivo prefissato, quale l'incremento della mobilità sostenibile oltre all'inclusione sociale e la rigenerazione urbana del luogo, siano stati effettivamente raggiunti. L'attività di monitoraggio svolta è stata inoltre realizzata mediante un contatto diretto con diverse realtà, anche associative, attive sul territorio del quartiere ove è stata realizzata la pista, così da verificarne la conoscenza e l'utilizzo effettivo da parte dei cittadini, ovvero l'effettivo impatto della sua realizzazione nella quotidianità delle persone residenti nel quartiere di Librino e non.

c. Il progetto fa parte di un piano di interventi più ampio? Se sì, qual è l'obiettivo complessivo di questo piano?

Le città in espansione inglobano in sé grandi ricchezze e situazioni territoriali e sociali eterogenee, tra le quali è possibile rinvenire anche territori caratterizzati da situazioni di grande povertà materiale e di precarietà sociale.

L'intervento su tali luoghi scaturisce dal riconoscimento di alcune caratteristiche del modello di sviluppo territoriale ove si realizza una crescente concentrazione nelle aree urbane di quote significative della popolazione e del sistema produttivo. Si è così avvertita l'esigenza di garantire, in tali aree, il perseguimento degli obiettivi della strategia Europa 2020, attribuendo alle politiche urbane ulteriori ed ambiziosi compiti: la definizione di politiche atte a contrastare le ricadute sociali della crisi economica ed una evoluzione in grado di seguire anche i processi di riforma e riorganizzazione istituzionale che si stanno compiendo negli Stati membri.

Il progetto “Parco urbano nel quartiere di Librino, Pista ciclabile” si inserisce nel più ampio “patto per lo sviluppo della città di Catania”, stipulato nel 2016 dal Comune di Catania con la Presidenza del Consiglio dei ministri, mediante il quale le Parti hanno inteso fornire una risposta flessibile ed integrata alle diverse esigenze territoriali, promuovendo un più efficace coordinamento tra i diversi strumenti di programmazione e di pianificazione, tra le diverse fonti finanziarie disponibili, nonché tra i diversi soggetti istituzionali interessati.

Il Patto è finanziato dal Programma operativo nazionale plurifondo Città metropolitane 2014-2020, definito PON METRO, approvato dalla Commissione Europea con Decisione C(2015) 4998 del 14 luglio 2015 che disciplina determinati elementi del programma operativo "PON Città metropolitane" per il sostegno del Fondo europeo di sviluppo regionale e del Fondo sociale europeo.

Il PON METRO sostiene, con modelli di intervento comuni, specifiche e determinate azioni prioritarie che compongono una strategia unificante di livello nazionale per le Città metropolitane, affrontando congiuntamente e in modo coordinato alcune delle sfide che interessano tali contesti territoriali, sostenendo una strategia integrata.

Il progetto si inserisce nel quadro dell’Agenda urbana nazionale e delle strategie di sviluppo urbano sostenibile delineate nella Sezione 3 dell’Accordo di Partenariato per la programmazione 2014-2020, le cui finalità mira a raggiungere, in linea con gli obiettivi e le strategie della costituenda Agenda urbana europea. Appare pertanto fondamentale, in tale programmazione, il riconoscimento delle aree urbane ed in particolare dei comuni capoluogo quali beneficiari di una rigenerazione attuata sul piano ambientale ed energetico, luoghi ove cogliere le sfide di una crescita intelligente, inclusiva e sostenibile proprie della Strategia Europa 2020.

Alla luce di ciò, Catania, Città capoluogo, è individuata quale Autorità Urbana nell’ambito del PON Città Metropolitane, ai sensi dell’art. 7 del Regolamento UE 1301/2013, in analogia con gli interventi previsti nell’Agenda Urbana che prevede azioni in ambito metropolitano e con le linee strategiche di costruzione del predetto Programma Operativo Nazionale, ed il Sindaco quale “Autorità Urbana”.

Tra gli obiettivi strategici identificati, vi è quello di riequilibrare uno *split* modale per molte città ancora troppo incentrato sull'uso del mezzo privato e ridurre così l'impatto che questo genera – per densità e obsolescenza del parco veicoli – sull'ambiente urbano.

Pertanto, diventa così fondamentale da un lato un rafforzamento delle grandi infrastrutture di trasporto collettivo, dall'altro, l'identificazione di alternative ecologiche volte a garantire la mobilità sostenibile.

L'azione 4.6 del progetto PON, all'interno della quale si inserisce il progetto relativo al “Parco urbano nel quartiere di Librino, Pista ciclabile”, sostiene la realizzazione di opere pubbliche, l'acquisto e l'installazione di beni e impianti tecnologici finalizzati a consentire la mobilità pedonale e ciclabile.

In tal modo, la realizzazione delle piste ciclabili incentiva in modo significativo l'utilizzo delle forme alternative e maggiormente ecologiche di spostamento riducendo le emissioni inquinanti e permettendo un miglioramento dell'aria nel rispetto dei parametri fissati dall'Agenda 2030.

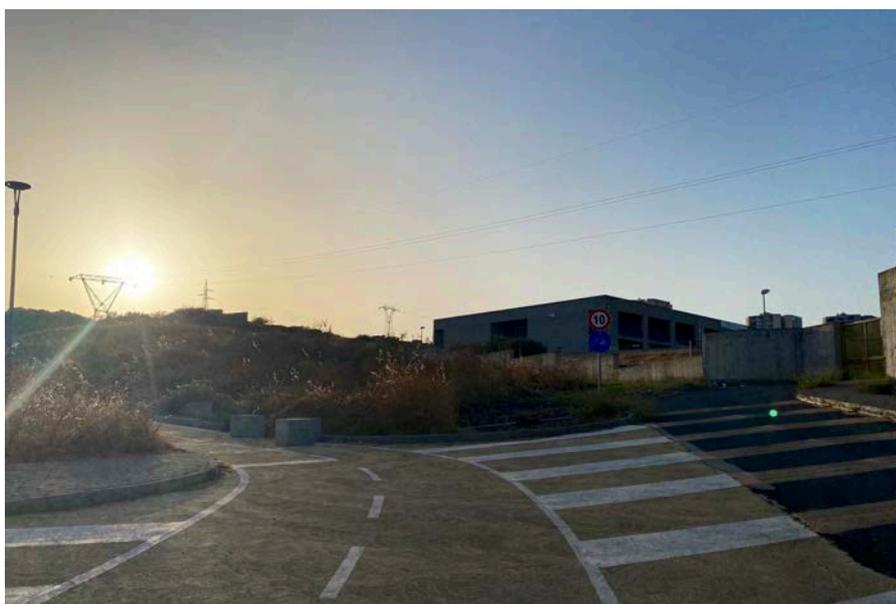


Pista ciclabile di Librino,
Catania

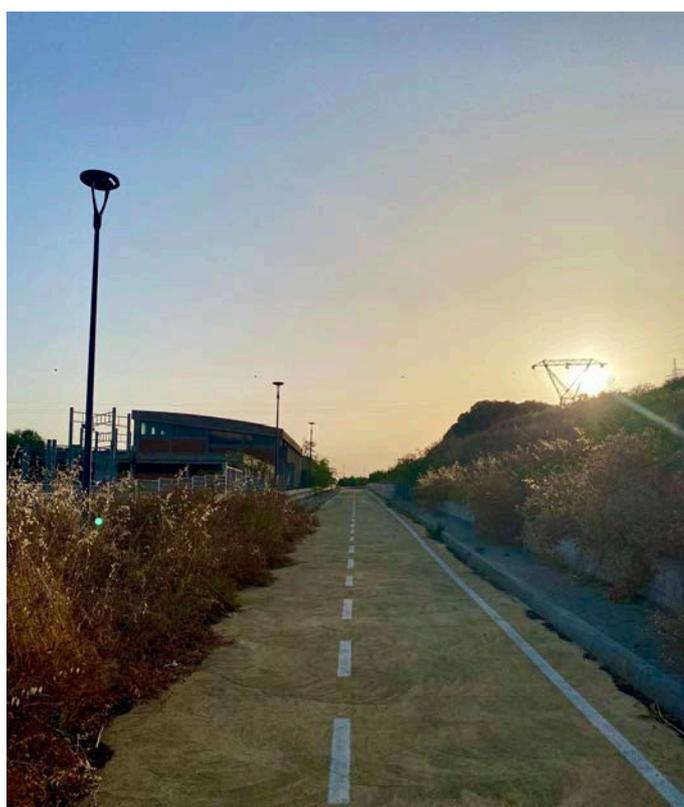
2.2 VALUTAZIONE

a. Stato di avanzamento del progetto monitorato sulla base delle informazioni raccolte:

Alla luce delle informazioni e dei dati raccolti a seguito delle interviste e del sopralluogo della pista ciclabile, l'opera risulta ad oggi validamente realizzata.



Pista ciclabile di Librino, ingresso "Istituto comprensivo Vitaliano Brancati", Via del Giaggiolo, Catania.



Pista ciclabile di Librino, ingresso "Istituto comprensivo Vitaliano Brancati", Via del Giaggiolo.

b. Risultato del progetto monitorato (se il progetto è concluso, quali risultati ha avuto?):

Ad un anno dalla sua inaugurazione, la pista ciclabile, seppur sia stata realizzata conformemente a quanto stabilito nel progetto originario, risulta non aver raggiunto i numerosi obiettivi sottesi alla sua realizzazione. In primis, nonostante la pista garantisca il collegamento efficiente all'interno del quartiere di Librino, ed in particolare tra la scuola "Istituto comprensivo Vitaliano Brancati" ed il campo sportivo di San Teodoro (e Viale Moncada), essa è ad oggi inutilizzata dagli abitanti del quartiere e/o ciclisti amatoriali. Inoltre, alla luce del sopralluogo effettuato e delle interviste alle associazioni che operano sul territorio, è stato possibile constatare come la pista sia diventata oggetto di atti di vandalismo. A prima vista, percorrendo il tratto prospiciente l'ingresso dell'"Istituto Vitaliano Brancati", i dissuasori predisposti dal progetto risultano spostati e permettendo l'agevole transito di motocicli, risultano inadeguati a garantire il raggiungimento dell'obiettivo inizialmente prefissato.

Rispetto alla vegetazione circostante, non si rileva la presenza delle auspiccate zone verdi.

La vegetazione risulta crescere in modo selvaggio e ciò comporta un evidente pericolo di incendi, soprattutto nella stagione estiva caratterizzata da temperature estremamente elevate. Inoltre, tale crescita incontrollata rende assolutamente impossibile garantire l'utilizzo dei muretti, configurati quali panchine poste lungo il percorso ciclabile. Ed ancora, l'illuminazione presente è stata vandalizzata: alcuni pali della luce sono stati violentemente scardinati e rimossi dalla pista stessa – più volte - impedendone una regolare illuminazione e determinando la creazione di zone d'ombra. La visibilità dei ciclisti risulta così altamente compromessa, in particolare nelle ore pomeridiane e serali, e tale deficit comporta un pericolo concreto per la sicurezza del luogo.

Dalla sua originaria funzione di riqualificazione ambientale e sociale, infatti, la pista rischia di rappresentare ad oggi culla di situazioni degradanti e vandalismo. Essa appare visivamente completa ed efficiente e, considerato il precedente stato di abbandono dell'area, la realizzazione della pista rende evidente il tentativo di avviare un processo di riqualificazione concreta della zona e, nello stesso tempo, di sensibilizzazione della popolazione ivi residente e non solo, all'impiego di forme alterna

tive di mobilità. Tuttavia, la sua realizzazione non ha raggiunto i risultati sperati.

- **DEBOLEZZE**

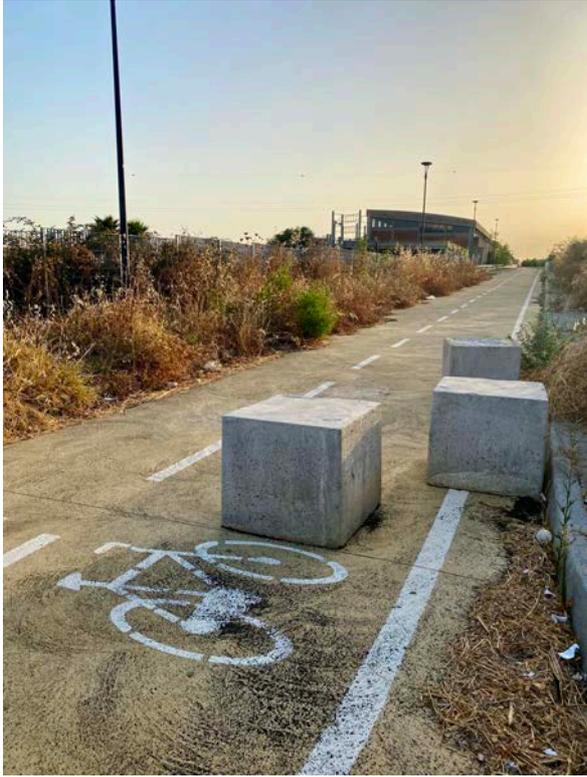
Difficoltà riscontrate nell'attuazione, realizzazione del progetto monitorato?

Se da un lato la pista ciclabile appare visibilmente ben realizzata, dall'altro non sembra aver raggiunto gli obiettivi auspicati dal progetto originario. Le problematiche riscontrate a seguito del sopralluogo, effettuato a distanza di un anno dalla sua inaugurazione, non dipendono dalla mancata realizzazione dell'opera nel rispetto del progetto predisposto, ma da elementi ulteriori e dalla stessa non dipendenti. L'ingresso mostra immediatamente una pista completa in tutti i suoi elementi e ben fruibile, tuttavia:

- l'illuminazione è ad oggi assente in alcuni punti, a causa degli atti di vandalismo ivi realizzati. Alcuni pali della luce sono stati violentemente scardinati e rimossi dalla pista stessa, impedendo una regolare illuminazione. Ciò ha determinato la creazione di zone d'ombra, compromesso la visibilità dei ciclisti, in particolare nelle ore pomeridiane e serali, e comporta ad oggi un pericolo per la sicurezza del luogo;
- i dissuasori risultano spostati ed inadeguati all'uso originario previsto, ovvero il mancato transito di motocicli;
- infine, non si rileva la presenza delle auspiccate zone verdi previste lungo il confine della pista, con conseguente evidente pericolo di incendi.

Collina e vegetazione circostante la Pista ciclabile di Librino, bruciata. Catania.





Pista ciclabile di Librino, ingresso "Istituto comprensivo Vitaliano Brancati", Via del Giaggiolo, Catania.



Palo della luce tagliato e vandalizzato lungo la pista ciclabile di Librino, Catania.



Confine della pista ciclabile, ingresso "Istituto comprensivo Vitaliano Brancati", Via del Giaggiolo, Catania.

- **PUNTI DI FORZA**

Cosa ti è piaciuto del progetto monitorato?

La realizzazione della pista ciclabile del parco urbano di Librino costituisce parte di quell' originario piano verde predisposto per il quartiere dall'architetto Kenzo Tange, il quale, ammirando il terreno collinoso dello stesso, decise di tentare di fondere l'ambiente naturale con quello umano. Librino, cuore verde di Catania, viene così arricchito dalla presenza della tanto auspicata pista ciclabile, che ad oggi rappresenta l'esempio di forme di mobilità alternative e senza alcun dubbio sostenibili. In tal modo essa risponde all'esigenza di sensibilizzare la popolazione verso la tutela dell'ambiente e dell'ecosistema e, allo stesso tempo, rappresenta fondamentale mezzo di inclusione sociale. Idealmente, la stessa costituisce luogo di svago e aggregazione, oltre che la garanzia di un utile ed efficace collegamento tra i diversi rioni del quartiere di Librino.

c. Quali sono le cause dell'inefficacia del progetto monitorato?

L'intervento può di per sé essere considerato un intervento utile, seppur tuttavia risultano necessari altri interventi ad esso complementari. L'idea della realizzazione della pista è strettamente connessa anche ad una maggiore sensibilizzazione verso uno sviluppo sostenibile, garantito anche dall'incentivo di forme di mobilità alternative e meno dannose per l'ambiente. Inoltre, la sua realizzazione è volta anche ad ottenere una riqualificazione della zona; considerando gli obiettivi sottesi alla sua realizzazione, sono senza alcun dubbio necessari degli strumenti idonei a garantirne successivamente l'effettivo rispetto e tutela.

Si è già evidenziato infatti come, la pista sia stata purtroppo soggetta ad atti di vandalismo.

Certo, sarebbe riduttivo riconoscere la popolazione del luogo quale unica responsabile dello stato di abbandono in cui si trova oggi la pista ciclabile, così come si evince dalle testimonianze, risulta chiaramente il suo mancato utilizzo, da parte della popolazione residente e da parte dei ciclisti che vi si trovino a passare, o scelgano liberamente di percorrere il tratto considerato.

Ma può il mancato utilizzo essere connesso anche allo stato in cui la stessa si trova?

Le cause dell'inefficienza possono da un lato essere collegate ad un problema "sociale" esistente sul territorio ed ai rapporti poco collaborativi degli abitanti con le associazioni attive nel quartiere o con coloro i quali cerchino di valorizzare la zona.

Dall'altra lato, rileva l'inefficiente e quasi assente cura e manutenzione delle autorità competenti: la sterpaglia posta lungo la stessa non è curata, non è stata potata, i rami secchi intralciano la pista stessa rendendone così difficoltoso anche il rapido accesso ai ciclisti oltre a costituire pericolo di incendi. Nessuna misura è inoltre stata adottata per la prevenzione di atti di vandalismo: ogni progetto o più generalmente, la realizzazione di un bene collettivo, necessario ed utile per la cittadinanza, dovrebbe essere dotato di un sistema di controllo o di un idoneo sistema di video sorveglianza.

d. Quali sono i rischi futuri per il progetto monitorato?

L'assenza di una adeguata manutenzione della pista rischia di rendere ancor più definitivo il mancato utilizzo della stessa da parte della popolazione residente o dei ciclisti, oltre a rendere ancor più probabile che venga utilizzata per il compimento di atti di vandalismo e non invece per il fine cui la sua realizzazione tendeva: la sostenibilità ambientale con riferimento all'utilizzo di mezzi di mobilità alternativa nonché per favorire l'inclusione sociale. Resta il fatto che l'inclusione sociale da garantirsi nel territorio di Librino e la rigenerazione green del luogo, richiedono massima cura ed attenzione per l'intera zona, non solo con riguardo alla pista realizzata.



Fuochi d'artificio sulla pista ciclabile di Librino, Catania.

e. Soluzioni ed idee da proporre per il progetto monitorato:

Considerata la valida realizzazione della pista, affinché questa possa validamente raggiungere gli obiettivi sperati, sarebbe in primo luogo auspicabile l'adozione di un adeguato sistema di sorveglianza, al fine di evitare situazioni di rovina dei luoghi e vandalismo.

Appare utile pensare ad un servizio di bike sharing e/o alla creazione di ciclofficine poste in prossimità della pista; ciò favorirebbe una maggiore sensibilizzazione della popolazione verso l'utilizzo di una mobilità alternativa ed il principio di sostenibilità, oltre a poter costituire strumento di integrazione sociale, nonché riconoscersi quale facile e rapido accesso ai mezzi di spostamento alternativi all'automobile.

Senza alcun dubbio, tra le soluzioni adottabili al fine di superare le criticità evidenziate, rientra anche la necessità di garantire una maggiore cura della pista - specificatamente della vegetazione circostante

- da parte delle autorità competenti, ad esempio predisponendo un sistema di potatura della vegetazione costante che non permetta di fare crescere la vegetazione in modo incolto.

f. Giudizio sintetico sul progetto monitorato:

Concluso e inefficace a causa soprattutto del mancato utilizzo della pista nel rispetto dello scopo previsti dal progetto.

2.3 METODI DI INDAGINE

L'attività di monitoraggio svolta, mira a verificare l'effettivo e proficuo impiego dei fondi destinati al progetto, il buon esito della realizzazione della pista ciclabile e che gli obiettivi prefissati, quali l'incremento della mobilità sostenibile, l'inclusione sociale e la rigenerazione urbana del luogo, siano stati effettivamente garantiti.

Al fine di predisporre un'analisi attenta e completa del progetto monitorato ed una valutazione puntuale dello stesso, è apparso utile condurre l'indagine mediante due tipologie di ricerca: un primo momento di ricerca, studio ed approfondimento delle informazioni reperite sul web rispetto alla realizzazione della pista, ed un secondo momento incentrato sul contatto ed il confronto diretto con le realtà associative legate al territorio, attori fondamentali per la sensibilizzazione sui temi sociali, nonché con i progettisti ed ingegneri impegnati nella realizzazione della pista.

Sia per gli incontri con le realtà associative che con i progettisti, le interviste sono state condotte prevalentemente in presenza ed in parte per corrispondenza, con la presentazione di un questionario profilato di volta in volta sulla base della singola intervista e dello specifico interlocutore.



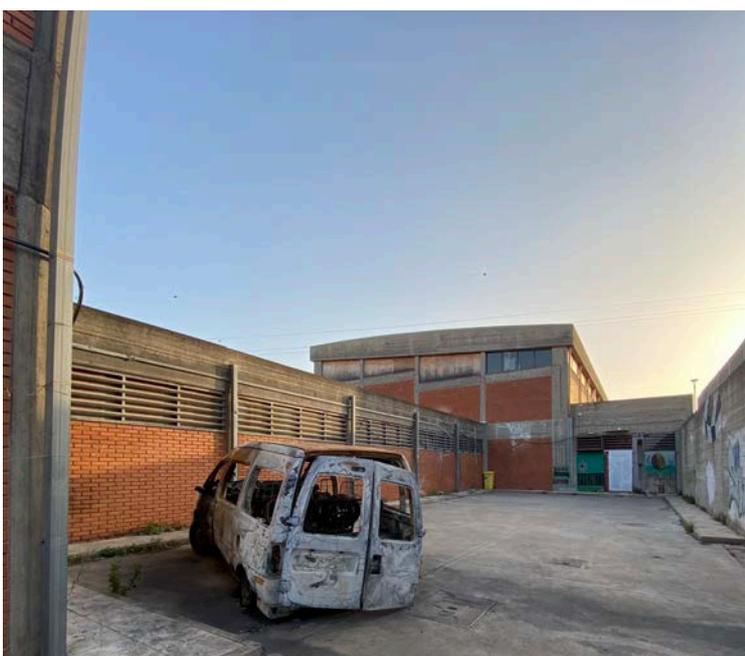
Associazione I Briganti ASD Onlus – Librino.

L'associazione "I Briganti ASD Onlus - Librino" nasce come club di rugby operante nel quartiere di Librino, a Catania. Presente ed attiva sul territorio, essa promuove lo sport come strumento di maturazione personale e di impegno sociale, presentandosi quale polo di attrazione e aggregazione per i

bambini e i ragazzi del quartiere. La sede dell'associazione è sita in Via del Giaggiolo, Catania, in corrispondenza del campo sportivo di San Teodoro, a pochi passi dall' "Istituto comprensivo Vitaliano Brancati" e dalla pista ciclabile oggetto del nostro monitoraggio.

L'incontro con i Briganti mirava a verificare quale fosse la percezione e l'atteggiamento degli abitanti del quartiere nei confronti della pista ciclabile. Al medesimo tempo, considerata la vicinanza al campo sportivo di San Teodoro, baluardo delle attività dei Briganti, si è profilata la loro visione circa i finanziamenti europei ed il loro effettivo impiego.

Alla luce del confronto con i Briganti, emerge che in generale i progetti previsti e finanziati dall'Unione Europea, pur presentando talvolta delle difficoltà nella realizzazione, possono garantire



il raggiungimento di diversi benefici per la popolazione del quartiere, come nel caso di Librino. Infatti, proprio a settembre, si sarebbe dovuta concludere la realizzazione del campo sportivo di rugby per i Briganti di Librino.

Le piste ciclabili, ed il tratto considerato nel progetto, considerata anche la sua prossimità alla scuola si trovano in un

punto di rilevante importanza, nevralgico per il quartiere. Tuttavia, sebbene sia stata perfettamente conclusa e considerato anche il contesto sociale del quartiere, a causa dell'insorgere dei primi atti di vandalismo, la pista si presenta attualmente priva di illuminazioni, così divenendo, sempre più, luogo propizio di atti vandalici ed attività illecite, più agevolmente svolte in un punto isolato e poco controllato del quartiere. Sicuramente, il quartiere di Librino avrebbe potuto trarre grande beneficio dalla realizzazione della pista, in un'ottica di inclusione sociale, rigenerazione urbana e green e di mobilità sostenibile. Purtroppo, vi è il rischio che questa resti ben lontana dagli obiettivi sperati e che oltre ad essere veicolo per il compimento di attività illecite, non resti altro che un ennesimo manufatto abbandonato quale segno del fallimento dello Stato nelle periferie.



Orto urbano - Campo San Teodoro Liberato, Via del Giaggiolo, Catania.

Architetto Sabina Zappalà

Nella qualità di progettista del “Parco Urbano nel quartiere di Librino: piste ciclabili”.

L'architetto Sabina Zappalà ha ricoperto un ruolo centrale nella nostra attività di monitoraggio, in primis con la condivisione della sua conoscenza approfondita del territorio ed il proprio impegno sul

campo per la realizzazione di diversi progetti e servizi per il quartiere di Librino. Durante il confronto, spinta dalla passione per il territorio di Librino, l'architetto ha descritto nel dettaglio la storia di un'area periferica, abbandonata e spesso dimenticata dalle istituzioni:

“Il piano di Librino proviene da un'idea di piano regolatore del 1964 di Piccinato, che prevedeva l'espansione di Catania attraverso quartieri di edilizia economica e popolare e piani di zone sottoposte alla L. 167 del 1964. Tra queste aree - s. Giovanni Galermo, Trappeto nord etc., e dunque la corona a nord, ovest e sud di Catania - l'area più grande era stata pensata questa di Librino.”

La storia di Librino parte infatti da molto lontano, la realizzazione della pista, è solo uno degli ultimi tentativi per cercare di migliorare la qualità di un quartiere che era nato, a partire dagli anni '60, sotto spinte ed influssi internazionali, come città nella città, simbolo della campagna che si trasforma.

Purtroppo, sin da subito, l'assenza delle istituzioni e la mancanza di servizi o negozi hanno reso chiare le difficoltà legate al decollo del progetto originario.

Rispetto alla realizzazione della pista ciclabile, l'architetto ha ricordato come già in principio, nel progetto dell'architetto giapponese Kenzo Tange, *“Librino fu da sempre strutturata per avere piste ciclabili.”* Tuttavia, la stessa ha riscontrato come il tratto di pista oggetto del presente report versi oggi in stato di abbandono e come sia oggetto di atti vandalici ripetuti e continui nel tempo.

Il tratto di pista ciclabile considerato non viene percepito dalla popolazione del quartiere quale risorsa e tentativo di rigenerazione urbana, ma diventa luogo, nascosto ed al di fuori del centro abitato, di cui appropriarsi.

È evidente che le periferie, e Librino ne è l'emblema in questo senso, siano molto spesso terre al limite, luoghi di confine, sconnesse dal tessuto urbano ma soprattutto da quello sociale della città. Senza dubbio la mancanza di fondi investiti per il miglioramento di tali zone ed il loro cattivo impiego acuiscono le distanze tra una parte della città che avanza - o comunque tenta di farlo - verso il progresso e la sostenibilità, ed un'altra parte rappresentata dalle periferie, con Librino capostipite, isolate e abbandonate al proprio destino dalle stesse istituzioni. Il “gap” venutosi a formare dopo decenni di abbandono e degrado non può essere colmato da singoli interventi, come quello della pista ciclabile,

senza che si agisca sul territorio in senso più ampio e profondo, garantendo alla popolazione del quartiere non solo i servizi ma anche i mezzi per interpretarli ed usufruirne come risorse per la collettività. Il rischio concreto e reale è quello che la pista ciclabile, come altri singoli e sparuti interventi, si trasformi in una cattedrale nel deserto, ovvero una struttura inutilizzata ed inutilizzabile poiché costruita in un territorio privo delle necessarie infrastrutture ma soprattutto dei servizi primari ed essenziali per il benessere della collettività.

Ingegnere Fabio Finocchiaro

Nella qualità di Direttore- o.i. pon metro – poc metro, autorità urbana Comune di Catania, Direzione politiche comunitarie, fondi strutturali, politiche energetiche- sport.

L'intervista con l'ingegnere Fabio Finocchiaro ha permesso di identificare con chiarezza il panorama dei fondi di finanziamento dedicati allo sviluppo delle aree urbane e, nello specifico, del territorio catanese. L'ingegnere concorda nel ritenere il tratto di pista considerato validamente realizzato secondo il progetto originario, ma ritiene necessario collocarlo nel più ampio progetto della cosiddetta mobilità dolce di Catania, per la quale è prevista ed è in fase di attuazione la realizzazione di un percorso di 40 km di pista, destinato ad arricchire la Città e collegarne le varie zone.

3. CONSIDERAZIONI FINALI

L'analisi, la ricerca e le interviste condotte nel corso dell'attività di monitoraggio civico permettono di svolgere alcune riflessioni sulla rilevanza della realizzazione della pista ciclabile in un quartiere come Librino, sulla sensibilizzazione dei cittadini verso uno sviluppo sostenibile e sull'importanza dei progetti e dei fondi di finanziamento europei.

L'idea della realizzazione della pista ciclabile risponde sicuramente alla necessità di assicurare sia una maggiore sensibilizzazione verso uno sviluppo sostenibile, garantito anche mediante l'incentivo di forme di mobilità alternative e meno dannose per l'ambiente, che una riqualificazione della zona in cui il progetto è stato realizzato.

Librino, area verde periferica della città di Catania, è del resto da sempre strutturato per avere le piste ciclabili; le sue strade sono state infatti progettate in modo da tenere le auto totalmente separate dai pedoni e le sue vie verdi realizzano percorsi pedonali di collegamento tra le residenze ed i servizi situati all'interno dell'anello. Il sistema veicolare metropolitano e quello pedonale, dunque, non interferiscono mai tra loro, in quanto si incrociano a livelli diversi.

In tale contesto, l'infrastruttura inserita nel Parco urbano del quartiere risponde all'esigenza di generare quel senso di appartenenza ed identità ad un territorio.

Appaiono chiari e degni di considerazione gli scopi sottesi alla messa in opera del progetto, dunque:

- la realizzazione all'interno del tessuto urbano di un sistema ciclabile di utilità quotidiana, assicurando un efficiente collegamento tra l'"Istituto comprensivo Vitaliano Brancati" ed il campo sportivo di San Teodoro (e Viale Moncada);
- la necessità di assurgere a mezzo di riscatto sociale e di legalità del popoloso quartiere che, da sempre, versa in una situazione di grave degrado e ove sono ancora necessari interventi economici e culturali, attuabili anche grazie ad importanti azioni finanziate dall'Unione Europea.

I risultati della nostra indagine, delle ricerche e delle interviste condotte hanno tuttavia mostrato una realtà differente da quella sperata. Ed infatti, seppur realizzata conformemente a quanto stabilito nel progetto originario, la pista, ad oggi, non sembra avere raggiunto i numerosi obiettivi sottesi alla sua

realizzazione. In particolare, il monitoraggio condotto ha consentito alle scriventi di riscontrare e porre in evidenza l'attuale condizione della pista, nonché la percezione, gli atteggiamenti e l'utilizzo - o meglio il mancato utilizzo - dell'infrastruttura da parte degli abitanti di Librino.

Le problematiche riscontrate a seguito del sopralluogo, effettuato a distanza di un anno dalla inaugurazione della pista, non dipendono dalla mancata realizzazione dell'opera nel rispetto del progetto predisposto, ma da elementi ulteriori e dalla stessa non dipendenti. Invero, la pista appare visivamente completa ed efficiente e rende evidente il tentativo di avviare un processo di riqualificazione concreta della zona e, nello stesso tempo, di sensibilizzazione della popolazione ivi residente, e non solo, all'impiego di forme alternative di mobilità. Tuttavia, ad oggi, essa è inutilizzata, nonché oggetto di atti di vandalismo.

Il report ha mostrato che le cause dell'inefficienza possono essere collegate, da un lato, ad un problema "sociale" legato al territorio dove questa si trova ed ai rapporti poco collaborativi degli abitanti con le associazioni attive sul quartiere o con coloro che cerchino di valorizzare la zona; dall'altro lato, indubbiamente rileva l'inefficiente e assente cura e manutenzione della pista ciclabile e del territorio circostante da parte delle autorità competenti. Ed infatti, proprio l'assenza di una adeguata manutenzione rischia di rendere ancor più definitivo il mancato utilizzo dell'infrastruttura da parte della popolazione residente, oltre a rendere ancora più semplice l'utilizzo della stessa per atti di vandalismo e non per il fine ultimo cui la realizzazione tendeva: sostenibilità ed inclusione sociale. Oltre alla presenza in sé della pista, risulta allora essenziale porre in essere azioni che assicurino una maggiore cura della stessa, al fine di incentivare la popolazione al rispetto dell'opera realizzata; da un lato un adeguato sistema di sorveglianza, al fine di evitare il prosperare di situazioni di rovina dei luoghi e vandalismo, dall'altro, un più facile e più rapido accesso ai mezzi di spostamento alternativi all'automobile, attraverso, ad esempio, la previsione di un servizio di bike sharing. Occorre porre in essere uno sforzo in più al fine di favorire una maggiore integrazione sociale della popolazione residente e rispondere così ai bisogni di inclusione sociale e di sviluppo sostenibile.

I progetti finanziati dall'Unione europea possono, del resto, laddove validamente conclusi e dotati di sistemi di controllo e di sicurezza, di miglioramento costante e di tutela, favorire davvero una rigenerazione urbana dei nostri luoghi, una maggiore mobilità sostenibile e, dal punto di vista sociale, anche una maggiore inclusione del cittadino in luoghi periferici, ma non per questo privi di potenzialità. Librino ne è la prova: diversi sono i progetti, realizzati o in fase di realizzazione, che validamente assolvono tali funzioni. Primo fra tutti gli orti sociali urbani, dell'estensione di 20 ettari, già realizzati, utilmente assegnati ai cittadini del quartiere ed attualmente funzionali. Creati al fine di rispondere all'esigenza di generare quel senso di appartenenza, di identità ad un territorio, essi diventano elemento di contrasto alla criminalità locale e sviluppano a pieno una maggiore sensibilizzazione verso la "cura del verde". Ancora, il progetto di finanziamento per la realizzazione del campo sportivo di rugby, iniziativa di rilevante valore urbano, nonché, soprattutto, sociale.

Dunque, per quanto la pista risulti, in numerosi punti, in stato di abbandono e carente di adeguata manutenzione, la stessa presenta tutti gli elementi utili per raggiungere gli obiettivi sottesi alla sua realizzazione: è stata validamente realizzata, il manto stradale si presenta in buone condizioni ed è pertanto perfettamente utilizzabile dai cittadini residenti, dai ciclisti o da chiunque decida, oggi o domani, di spostarsi con la bicicletta.

Il report ha dimostrato l'indubbio valore del progetto Monithon: quello di avvicinare il singolo cittadino ai progetti previsti, di coglierne la rilevanza, di approfondirne la realizzazione e la loro successiva efficacia.

Può senza alcun dubbio dirsi che la realizzazione della pista, pur presentando delle criticità, se ampliato mediante la predisposizione di un adeguato sistema di sicurezza o di controllo, od ancor più tenuto conto delle esigenze del territorio di Librino, quale area periferica ed in ogni caso ricca di storia e di potenzialità, potrà raggiungere gli obiettivi previsti e contribuire ad uno sviluppo sostenibile ed all'utilizzo di forme di mobilità sostenibile, in linea con i principi comunitari

Bibliografia

- Agenda ONU 2030 per lo Sviluppo sostenibile;
- Agenzia per la coesione territoriale, PON città metropolitane (<https://www.agenziacoessione.gov.it/pon/pon-metro/>);
- Agenzia per la Coesione Territoriale, Unione Europea - Fondi Strutturali e di investimento Europei, Completamento e funzionalizzazione della rete ciclabile cittadina – Piste ciclabili Librino (<http://www.ponmetro.it/progetto/?codice=CT2.2.3b>);
- Commissione Brundtland, “Our common future”, 1987 ;
- Comune di Catania (2016), Parco urbano nel quartiere di Librino - piste ciclabili. Progetto esecutivo (<https://www.comune.catania.it/servizi/bandi-di-gara/allegati/All.-0.pdf>);
- Comune di Catania (2017), Bando di gara per appalto di lavori. Parco urbano nel quartiere Librino – pista ciclabile – bii.56/1 (<https://www.comune.catania.it/servizi/bandi-di-gara/allegati/Bando-PISTE-CICLABILI-LIBRINO.pdf>);
- Comune di Catania (2017), Parco urbano nel quartiere di Librino - piste ciclabili. Verbale di aggiudicazione (<https://www.comune.catania.it/servizi/bandi-di-gara/allegati/Verbale%20di%20aggiudicazione%20-%2007.12.2107.pdf>);
- Comune di Catania (2018), Patto per lo sviluppo della città di Catania (<https://ponmetro.comune.catania.it/patto-per-lo-sviluppo-della-citta-di-catania/>);
- Comune di Catania (2020), PON Metro 2014 -2020: Piano operativo autorità urbana di Catania. Progetto n. CT2.2.3b, pag. 82 (http://www.ponmetro.it/wp-content/uploads/2016/10/PO_Catania_vers_1.7_04_03_20_DEF_8_.pdf);
- Comune di Catania, PON Metro, Strategia integrata di sviluppo urbano sostenibile. Documento di sintesi (http://www.ponmetro.it/wp-content/uploads/2016/10/Strategia_Integrata_di_Sviluppo_Urbano_Sostenibile_CATANIA.pdf);
- D’Urso Marco (2019), Librino avrà la sua pista ciclabile (tra un paio di anni) in catania.italiani.it (<https://catania.italiani.it/librino-avra-la-sua-pista-ciclabile-tra-un-paio-di-anni/>);
- De Luca Dario (2017), Bando per la pista ciclabile da un chilometro a Librino. Striscia in bitume colorato, illuminazione a led e sedili in catania.meridionews.it (<https://catania.meridionews.it/articolo/57506/bando-per-la-pista-ciclabile-da-un-chilometro-a-librino-striscia-in-bitume-colorato-illuminazione-a-led-e-sedili/>);

- De Luca Dario (2021), ciclabile a Librino costata due milioni e già nel degrado. Assessore: “nessun intervento previsto. Prevale inciviltà” in [catania.meridionews.it \(https://catania.meridionews.it/articolo/93654/ciclabile-a-librino-costata-due-milioni-e-gia-nel-degrado-assessore-nessun-intervento-previsto-prevale-incivilta/\)](https://catania.meridionews.it/articolo/93654/ciclabile-a-librino-costata-due-milioni-e-gia-nel-degrado-assessore-nessun-intervento-previsto-prevale-incivilta/));
- Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica. Presidenza del Consiglio dei Ministri. Completamento parco urbano Librino - pista ciclabile. Quartiere Librino - zone tra S. Teodoro e Moncada. Realizzazione di pista ciclabile ad uso anche pedonale con piccole aree di sosta in open cup: un codice unico per conoscere gli investimenti pubblici (<http://open-cup.gov.it/progetto/-/cup/D63D15001670001>);
- European Commission, National Operational Program on Metropolitan Cities, Italy (https://ec.europa.eu/regional_policy/EN/atlas/programmes/2014-2020/italy/2014IT16M2OP004)
- Gianino Giuliana (2007), Sintesi report locale. Librino: un presente, per quale futuro? In pubblicazioni Libri, Caritas italiana (https://www.caritas.it/caritasitaliana/pdf/Pubblicazioni/Libri_2007/lacittaabbandonata/sintesi_catania.pdf);
- Gocce di perle. Quartiere di Catania. Librino (<https://www.goccediperle.it/catania/i-quartieri-di-catania/librino/>);
- Liotta Antonina, segretario/direttore generale, Comune di Catania (2016), PON METRO Strategia Integrata di Sviluppo Urbano Sostenibile. Documento di sintesi (http://www.ponmetro.it/wp-content/uploads/2016/10/Strategia_Integrata_di_Sviluppo_Urbano_Sostenibile_CATANIA.pdf);
- Massimiliano Pacifico - Icity-LAB, Bologna (2016), Il contributo del PON Metro 2014-2020 alle Smart Cities (https://cached.forges.forumpa.it/assets/Speeches/19448/co_01_pacifico.pdf);
- Ministero dell’Ambiente e della tutela del territorio e del mare, PON città metropolitane 2014 - 2020 FESR/FSE (<http://reteambientale.minambiente.it/sites/default/files/2015/12/Scheda-rilevazione-PON-CITTA-METROPOLITANE-DEF.pdf>);
- Presidenza del Consiglio dei Ministri (2016), Città di Catania. Patto per lo sviluppo della città di Catania. Attuazione degli interventi prioritari e individuazione delle aree di intervento strategiche per il territorio (https://www.governo.it/sites/governo.it/files/20160430_Patto_Catania.pdf);
- Redazione Ansa (2021), Un riscatto che parte dalla ciclabile di Librino in [ansa.it \(https://www.ansa.it/europa/notizie/la_tua_europa/storie_di_successo/2020/04/27/un-riscatto-che-parte-dalla-ciclabile-di-librino_f3138e76-7384-4854-bc06-e1e45aeb583b.html\)](https://www.ansa.it/europa/notizie/la_tua_europa/storie_di_successo/2020/04/27/un-riscatto-che-parte-dalla-ciclabile-di-librino_f3138e76-7384-4854-bc06-e1e45aeb583b.html) ;

- Silvestre Marta (2019), Librino, per la pista ciclabile manca solo il verde “per evitare che secchi”. Consegna a fine anno in catania.meridionews.it (<https://catania.meridionews.it/articolo/81642/librino-per-la-pista-ciclabile-manca-solo-il-verde-per-evitare-che-secchi-consegna-a-fine-anno/>);
- UIL - CISL - CGIL, il patto per Catania. Un’occasione di sviluppo per tutta la Sicilia (<https://www.filcacisl.it/sindacato/wp-content/uploads/2016/06/Patto-per-Catania.pdf>);
- Università di Catania - Centro di Documentazione e Studi sulle Organizzazioni complesse ed i Sistemi locali (2008), Il quartiere di Librino: percezione e atteggiamenti sulle problematiche infrastrutturali e dei servizi (http://www.filleacgil.it/Documenti_Strutture/CataniaRapporto%20LibrinoConv19giu08.pdf);