

I parcheggi, un nodo per la città

di Luigi Bazoli

1. Sta vivendo prepotentemente all'ordine del giorno, non solo per la città ma anche per molti paesi, il problema del parcheggio delle automobili.

In realtà si tratta di un problema vecchio, che l'enorme continuo aumento del parco automobilistico non fa che rendere più grave ogni giorno che passa. Ma la domanda insoddisfatta di parcheggio è divenuta oggi così forte, così pesanti le conseguenze sulla situazione spesso già intasata del traffico, e così irritate e diffuse le proteste della gente, che qualche intervento appare ormai a tutti necessario. Di fronte a un problema in molti casi assillante, e che richiede soluzioni sollecite, gli amministratori si ritrovano così nella difficile e non infrequente situazione di dover provvedere bene e in fretta.

Il richio è che, sotto la pressione di una domanda a lungo trascurata, si passi ad una serie di provvedimenti affrettati e non sufficientemente pensati. E ciò potrebbe costituire un rimedio peggiore del male. La realizzazione di parcheggi ad ogni costo potrebbe infatti divenire una specie di lasciapassare anche per interventi sbagliati e forse irreparabili, soprattutto per quanto riguarda i centri storici.

2. Come mai il problema dei parcheggi sembra emergere oggi improvvisamente e quasi di sorpresa?

Forse una ragione di ciò sta nel fatto che per molto tempo ha prevalso l'idea che la costruzione dei parcheggi non toccasse ai Comuni, ma ai privati, e che per questo fosse sufficiente l'applicazione delle norme della "legge ponte" del 1967. Le norme cioè che fanno obbligo, a chiunque costruisca edifici (ad uso sia residenziale, che produttivo, commerciale, terziario ecc.) di realizzare simultaneamente parcheggi in misura adeguata alle corrispondenti esigenze. Ma in questo modo, se si sono da un lato assicurati parcheggi sufficienti per le nuove costruzioni e i nuovi quartieri, il problema è rimasto insoluto per gli edifici e i quartieri già esistenti, e cioè per la porzione di gran lunga più grande della città. Ed è proprio qui che il problema, in conseguenza della enorme crescita del parco automobilistico, è divenuto oggi molto grave: intasati dalle automobili sono appunto i centri antichi, e buona parte della città che intorno a questi è cresciuta nel corso del nostro secolo fino a pochi anni or sono, fino alla "legge ponte", senza previsione alcuna di spazi per il parcheggio delle automobili.

Ora è necessario rendersi conto che non si può pensare di risolvere il problema dei parcheggi semplicemente imponendone la realizzazione,

anche per le parti centrali delle città, ai privati che vi risiedono o vi lavorano. Qui non è eludibile un diretto intervento pubblico.

Occorre cioè che gli amministratori della città come di molti paesi più importanti riconoscano e facciano proprio il principio che la realizzazione di parcheggi (o almeno di alcuni parcheggi) è un compito che l'amministrazione pubblica deve assumere in proprio. In fondo i parcheggi sono un'appendice e un corredo necessario delle strade: e come la costruzione delle strade è considerata una spesa pubblica a fondo perduto, così i Comuni devono considerare come un impegno e una opera pubblica, da realizzarsi come le altre a fondo perduto, la realizzazione almeno di quei parcheggi urbani che rivestano importanza strategica.

3. Non mi pare che ci siano scorciatoie o strade alternative che consentano di eludere un diretto impegno pubblico in questo campo. La ricerca di vie alternative, tendenti a far ricadere sui privati la realizzazione dei parcheggi occorrenti, rappresenta infatti una prospettiva di limitata e difficile praticabilità, e potrebbe anzi divenire foriera di effetti negativi qualora se ne volesse favorire comunque la applicazione anche in modi impropri.

E oggi anzitutto improbabile che gli operatori privati possano essere indotti ad assumere in proprio, pur secondo la traccia di indirizzi generali, la realizzazione di grandi attrezzature per il parcheggio pubblico (come in passato è avvenuto a Brescia, in verità un po' casualmente, per i parcheggi di piazza della Vittoria e dell'Autosilo 1). L'investimento nella costruzione di autoparcheggi si è sinora dimostrato non remunerativo, e per questo – salvo che si proponessero situazioni diverse – non si può oggi far conto su interventi privati in questo campo. D'altra parte è ovviamente da escludere che iniziative di questo tipo siano "incentivate" compensando la costruzione dei parcheggi con la concessione di utilizzazioni edilizie aggiuntive ed improprie, che finirebbero contraddittoriamente per aggravare la stessa domanda di parcheggio (come rischiò di accadere a Brescia anni addietro, in correlazione alla proposta costruzione della stazione delle autocorriere e di un parcheggio sotterraneo su un'area comunale accanto alla stazione ferroviaria).

4. La situazione più delicata, ed anche più pericolosa, mi pare però che sia quella che riguarda i centri storici. Mi riferisco all'idea, che sembra far presa su diverse amministrazioni, che si possa risolvere o almeno "alleggerire" il problema dei parcheggi consentendo l'indiscriminata realizzazione di garages nel sottosuolo delle singole unità edilizie nei centri storici.

Può darsi che in qualche caso la realizzazione di garages appaia compatibile con il tessuto antico. Ma in sostanza e in via generale la attuazione di interventi di questo tipo è in contrasto col principio del rispetto per il tessuto urbano antico, e cioè con una conquista culturale che vorremmo considerare acquisita. Come potrebbe ad esempio conciliarsi, con i caratteri del tessuto antico, la realizzazione di rampe e scivoli verso strada, o nei cortili, nei giardini, negli ingressi delle case antiche?

I centri storici sono organismi troppo delicati e importanti, perché possano ammettersi deroghe all'applicazione di una normativa seria e laboriosamente costruita, che può essere sempre migliorata ma non disattesa e lacerata. Con l'accurato studio e la classificazione (anche attraverso l'individuazione dei moduli edilizi tradizionali o tipologici) di tutti gli edifici del centro storico, la

nostra città, e molti altri Comuni, si sono dotati di una rigorosa ed analitica normativa, che ha individuato gli interventi edilizi ammissibili sul tessuto antico. Non c'è nessuna ragione che la costruzione di garages (che possono rappresentare alterazioni irrimediabili e rovinose) debba sfuggire a tale regola, ed essere indiscriminatamente consentita fuori da una specifica previsione.

Solo uno studio rigoroso e generale del centro storico potrebbe in ipotesi individuare, in determinate parti della città, e in spazi non occupati dal tessuto antico, le condizioni e i modi per l'eventuale realizzazione di garages, singoli o aggregati, nel sottosuolo: ma fuori di queste eventuali eccezioni, e di una loro precisa individuazione e regolamentazione in via generale, nessun singolo intervento di questo tipo dovrebbe essere ammesso.

È facile oltre tutto osservare che i posti macchina che potrebbero essere in pratica ricavati, in tutto il centro storico, sarebbero in ogni caso ben pochi, rispetto alla grandissima domanda esistente. E le automobili circolanti nel centro finirebbero paradossalmente per aumentare, perché gli spazi resi liberi delle auto sistemati nei nuovi garages privati, sarebbero immediatamente occupati dalla marcia di altre auto. La liberalizzazione alla costruzione dei garages avrebbe così il costo certo di non rimediabili danni al tessuto antico, senza essere neppure in grado di offrire alcun significativo miglioramento al problema generale del parcheggio nel centro storico.

5. Il passo decisivo che oggi sta davanti alle amministrazioni locali per avviare a soluzione il problema dei parcheggi mi pare dunque sia la via di un diretto intervento pubblico: non solo attraverso una regolamentazione attenta e rigorosa della stessa circolazione, soprattutto nei centri storici, ma soprattutto (ed è ciò che qui interessa) attraverso la previsione e in parte la diretta realizzazione di attrezzature per il parcheggio, sia in corrispondenza dei centri storici sia nelle altre zone urbane che lo richiedono. Accettando questa impostazione, è peraltro necessario che il nuovo impegno amministrativo non sia affrontato con interventi affrettati e un pò casuali. È indispensabile cioè un'idea complessiva, un vero e proprio piano dei parcheggi. Su questo argomento c'è già stato in passato nella nostra città qualche studio parziale; sono stati effettuati alcuni interventi e altri più impegnativi sono stati annunciati. Sono state anche avanzate diverse proposte; su questa nostra stessa rivista, in un articolo di Francesco Rovetta sulle vecchie mura, sono state formulate alcune interessanti provocazioni. Quello che conta è che studi, idee, proposte, siano oggi raccolte in un'ipotesi e proposta complessiva, e che questa sia elaborata tenendo conto del contesto urbanistico e ambientale in cui deve necessariamente inquadrarsi.

C'è sempre paura dei tempi lunghi, quando entra in gioco la parola urbanistica. Ma un piano cittadino dei parcheggi è invece qualcosa che, utilizzando gli studi già fatti, può essere elaborato rapidamente, e che non richiede nessuna formalità, a differenza delle procedure che appesantiscono i piani urbanistici. Esso dovrebbe costituire il quadro programmatico organico, anche se pur sempre rivedibile, in base al quale trovino ordine e giustificazione i singoli interventi che, con inizio immediato e in fasi successive, l'amministrazione comunale potrà portare a realizzazione.

Qualche città si è già mossa su questa strada. Credo che la nostra città abbia i titoli per essere tra le prime, nella elaborazione di un piano serio e rigoroso. È di buon auspicio, al riguardo anche la professionale sensibilità ai temi urbanistici dell'Assessore che ha l'incarico di seguire i problemi del traffico: ciò

può permettere tra l'altro il superamento dei tradizionali comparti stagni, che rappresentano uno tra gli inciampi ricorrenti nelle nostre amministrazioni; e può forse anche consentire, con reciproco vantaggio, un collegamento di questo studio con quello già in fase conclusiva del piano quadro dei servizi.

Non mi compete entrare nei discorsi di merito di un siffatto piano. Queste modeste considerazioni intendono solo offrire qualche spunto per l'impostazione del problema. Mi sembra comunque chiaro che uno studio e piano dei parcheggi ben fatto, con attenzione agli aspetti urbanistici e architettonici, sarebbe non solo segno di un modo di amministrare lungimirante, culturalmente e politicamente significativo, ma anche uno strumento prezioso a molti effetti.

Non posso tacere in particolare un'ultima personale convinzione. I problemi e i disagi attuali del traffico sono soprattutto problemi di parcheggio e di viabilità. Lo studio e l'attuazione di un organico piano dei parcheggi, razionalizzando molte situazioni oggi insoddisfacenti, mi pare potrebbero rappresentare, per risolvere i problemi del traffico soprattutto nel centro storico, un passo più importante, oltre che infinitamente meno costoso, e comunque un indispensabile gradino pregiudiziale, rispetto alla stessa ventilata realizzazione della "metropolitana leggera".