

La norma prevedeva 200.000 posti in tutt'Italia

Legge «Tognoli»: in 5 anni 3 parcheggi

ROMA. Quando finalmente fu varata nel 1989, la legge n. 122 o legge Tognoli o meglio ancora la legge sui parcheggi da più parti venne tirato un sospiro di sollievo. «Finalmente», era il commento generale, «le città potranno risolvere almeno in parte il problema dei posti auto e di conseguenza, quello del traffico». Tognoli, infatti prometteva 200.000 nuovi posti auto. Nella normativa erano contenute tutte quelle garanzie affinché le opere venissero realizzate nel migliore dei modi. Ma, a distanza di cinque anni, che ne è stato di quella legge? Quanti parcheggi sono stati realizzati?

La legge fu voluta dall'allora ministro delle Aree urbane Carlo Tognoli che per quel progetto mise a disposizione 3.500 miliardi di lire dello Stato. Ma cinque anni sono lunghi e da allora ne sono successe di cose. L'ex sindaco di Milano

ed ex ministro è entrato, in seguito ad un avviso di garanzia ricevuto nel maggio del '92 nell'inchiesta Mani pulite successivamente processato è stato condannato in primo grado a 6 anni di carcere per la vicenda dell'Azienda energetica municipale. Il dicastero di sua competenza nel frattempo è stato «abrogato» con il passaggio delle competenze al «Dipartimento aree urbane». Mentre la legge sui parcheggi ha recentemente subito un ulteriore passaggio. Dal dicembre del '93 competenza e fondi della legge 122 sono passati in base alla legge 537/93 di accompagnamento alla Finanziaria alle Regioni. Il «traffico» ha comportato una forte riduzione dei fondi disponibili (circa un terzo del plafond complessivo più il 15%).

La «Tognoli» indirizza i suoi interventi verso due realtà: le grandi città e i comuni individuati dalle Regioni. Quando il

provvedimento fu varato, però non venne subito applicato in seguito ai diversi intoppi che il suo avvio creava. Prime fra tutte le difficoltà economiche di tanti comuni in secondo luogo il complesso iter procedurale infine la tegola di Tangentopoli. Nel corso di quattro anni comunque, numerosi comuni sparsi un po' in tutt'Italia si sono mossi arrivando all'«ammissione di contributo» (dopo cioè un lungo iter burocratico il Dipartimento aree urbane stabiliva che quel dato progetto di parcheggio era finanziabile).

Nei primi mesi del '93 arrivano i primi contratti di mutuo dalla Cassa di depositi e prestiti e quelli di affidamento in concessione per la realizzazione e gestione del parking. A questo punto gli interventi per i quali sono stati impegnati i fondi sono una settantina.

Un numero tutto sommato di rispetto al quale, però, non



corrisponde una realtà di fatto. Quei settanta infatti, sono parcheggi «teorici» che potrebbero venir realizzati oppure no. Insomma i parcheggi finiti, quelli cioè dove trovano posto delle auto sono in tutto 3.2 a Firenze e 1 a Trieste. Questo numero, diciamo pure, un po' esiguo si può ingrandire aggiungendo quei parcheggi cosiddetti «in costruzione». Sono circa una venti-

na alcuni dei quali in via di ultimazione, altri appena iniziati e altri ancora il cui cantiere deve aprire i battenti. Vediamoli: 5 a Firenze, 3 a Cesena, 1 a Pavia, 4 a Roma, 1 a Trieste, 1 a Camerino, 1 a Perugia, 1 a Domodossola, 1 a Châtillon, 1 a Arezzo, 2 a Milano, 1 a Sesto Calende, 1 a Lugano, 1 a Bassano del Grappa, 1 a Lugo di Ravenna. La quarantina che manca per raggiungere gli ini-

ziali 70 (interventi per i quali sono stati impegnati i fondi) riguardano tutti la città di Roma. La realizzazione dei 70 parcheggi richiede un contributo dello Stato di 38 miliardi per 15 anni. Infine, come considerazione a margine c'è da notare che nessun progetto riguarda il Sud e che fra i tanti comuni che attraverso le Regioni hanno fatto richiesta di parcheggi non ce n'è nemmeno

uno del Molise. «La legge 122», afferma un tecnico del Dipartimento aree urbane, «ha avuto un lungo periodo di rodaggio. Quando poi grazie alle capacità di alcuni amministratori il provvedimento ha cominciato a dare i suoi frutti è avvenuto il decentramento alle Regioni. Adesso è di nuovo tutto fermo. E come se si dovesse ricominciare da capo».



Due immagini di «ordinario» traffico cittadino a Roma (sopra) e Bologna

Per la creazione di posti auto contatti con società d'oltralpe

E a Bologna il Comune si rivolge alla Francia

BOLOGNA. Quasi 550.000 auto in movimento nel solo comune di Bologna. Oltre 70.000 persone che ogni giorno convergono con mezzi privati sulla città - in particolare sul suo centro storico - dalla provincia e dalla regione. E il solito grande interrogativo: dove parcheggiare la macchina? Anche sotto le Due Torri, come del resto in tutte le grandi città il problema dei parcheggi catalizza le discussioni sul traffico. È l'argomento principe di chi si oppone alle limitazioni del Comune alla circolazione privata. «Prima i parcheggi poi i divieti», dicono i commercianti e molti cittadini. «Complessivamente non siamo piazzati peggio di altri, ma il problema c'è ed è serio, soprattutto dopo il fallimento della legge Tognoli», risponde l'assessora comunale alla mobilità Anna Donati - tant'è che l'amministrazione sta cercando di far ripartire i progetti per la costruzione e la gestione dei parcheggi pubblici e privati. Anche se non è facile. Anche se il nostro obiettivo di fondo resta quello di togliere traffico privato dalle strade della città e di incrementare il trasporto pubblico. Per questo sono state fatte le corsie riservate, è stato approvato il progetto per realizzare la rete tramviaria, si è installato il sistema «Sirio» per il controllo elettronico dei varchi di accesso alla zona a traffico limitato.

Resta il fatto che l'offerta dei parcheggi è del tutto insoddisfacente. Oggi la situazione è la seguente. Nel centro storico esistono una ventina di parcheggi pubblici a pagamento senza custodia (con parchimetro o parcometro) con 1.153 posti auto e due parcheggi custoditi per 600 mezzi. Poi ci sono le rimesse e i garage privati che però spesso sono semi-

vuoti perché la sosta costa troppo e gli automobilisti preferiscono rischiare la multa in strada. Complessivamente i posti auto in centro sono comunque 6.500. Nella prima periferia i parcheggi pubblici a pagamento senza custodia sono invece una decina con 904 posti auto. Poi ci sono i grandi parcheggi scambiatori fuori città realizzati per i Mondiali di calcio del 1990 (Prati di Caprara, Parco Nord Fiera-Micheli) che potrebbero ospitare oltre 4.000 auto ma che sono anch'essi sempre semivuoti. Perché?

«Perché finora agli automobilisti è stato consentito di arrivare più vicino al centro, e spesso di parcheggiare impunemente per tutta la giornata dove la sosta è vietata o a dispetto orario, lungo le radiali di accesso», spiega Anna Donati - per cui i parcheggi scambiatori sono considerati non convenienti. Ma presto le cose andranno diversamente. Il nostro obiettivo è quello di togliere le auto dalle strade anche in previsione della realizzazione della tramvia. Siamo perciò lavorando per reprimere la sosta selvaggia attraverso l'intensificazione dei controlli e per realizzare una rete di parcheggi funzionale alle diverse esigenze».

Nei progetti dell'amministrazione ci sono tre tipi di parcheggi scambiatori pubblici a ridosso del centro storico: pertinenziali per i privati all'interno delle mura. Cominciamo da quelli scambiatori. Il piano del Comune prevede il migliore sfruttamento di quelli esistenti e la realizzazione di altre strutture a ridosso delle stazioni del servizio ferroviario metropolitano che sta per essere realizzato in accordo con le Fs. In sostanza si vorrebbe incentivare la sosta fuori città alle uscite della tangenziale o nei

paesi della «cintura», offrendo in cambio un servizio di trasporto pubblico più efficiente e veloce (la nuova rete tramviaria «la metropolitana di superficie» che le Ferrovie dovrebbero presto attivare). Così la città potrebbe respirare meglio (oggi molti giorni all'anno il traffico è vietato per eccesso di smog) e la mobilità con meno auto in circolazione diventerebbe ovviamente più facile.

I parcheggi pubblici lungo il perimetro esterno del centro storico dovrebbero invece servire a togliere le auto parcheggiate nelle strade, e dovrebbero essere concepiti in modo tale da non attirare traffico esterno. Inizialmente sulla base della legge Tognoli, il piano del Comune prevedeva in tre anni la costruzione di una decina di parcheggi per oltre 5.000 posti auto. Non se n'è realizzato nessuno. «Come in tutte le altre città», precisa l'assessora. Adesso l'amministrazione ha deciso di ripartire con una strategia diversa. «Abbiamo preso contatti con alcune società francesi specializzate nelle politiche della sosta», spiega ancora Anna Donati - «il nostro obiettivo è di arrivare ad un bando unico per la costruzione e la gestione di tutti i parcheggi».

Infine ci sono i parcheggi pertinenziali, i «box» privati nel centro storico per i quali si da realizzare prevalentemente sottoterra. All'inizio le richieste erano parecchie: 1.100 cittadini si erano messi in lista. Poi quando hanno saputo che il costo medio di un box arrivava a 80-90 milioni di lire la metà si è tirata da parte. Per di più i luoghi scelti per realizzare i parcheggi sono stati in gran parte bocciati dalla Soprintendenza. Anche in questo caso si ricomincerà perciò da capo. Il nuovo bando è atteso per settembre.



LA VOLONTÀ DI CREARE VALORI E SICUREZZA. IL DESIDERIO DI VIVERE IN ARMONIA. I NOSTRI PROGETTI RISPETTANO L'UOMO E IL SUO FUTURO.

COOPSETTE È UN GRUPPO CHE OPERA COME UN'IMPRESA GENERALE DI COSTRUZIONI CON ATTIVITÀ DIVERSIFICATE IN CAMPO INDUSTRIALE. UN GRANDE GRUPPO IN GRADO DI IDENTIFICARE E GESTIRE PROGETTI ED INTERVENTI COMPLESSI CHE PONGONO SEMPRE AL CENTRO L'UOMO, L'UNITÀ DELLE SUE FUNZIONI E DELLE SUE ESIGENZE. IN UN RAPPORTO INSCINDIBILE CON L'AMBIENTE. LE CAPACITÀ FINANZIARIE, TECNICHE E MANAGERIALI CHE ABBIAMO MATURATO CI CONSENTONO DI INTERVENIRE NELLE AREE STRATEGICHE NAZIONALI SUI GRANDI PROGRAMMI DI INVESTIMENTO DELLE RISORSE PUBBLICHE E PRIVATE. CUIDATI DA UN PRECISO OBIETTIVO: PROGETTARE IL PRESENTE PER EDIFICARE IL FUTURO.



SIGLA SCARL

IMPRESA GENERALE DI COSTRUZIONI

PROPONE:
SOLUZIONI ALL'AVANGUARDIA AL SERVIZIO DELLA VIABILITÀ
TEMPI VELOCI DI CONSEGNA
PARCHeggi MECCANIZZATI SENZA INQUINAMENTO

SIGLA, impresa leader, ha realizzato nel centro di Cattolica, in soli quattro mesi, un parcheggio sotterraneo di 220 posti auto, adottando tecnologie innovative che hanno permesso di accelerare i tempi di esecuzione. Sempre nel rispetto dell'ambiente è in grado di proporre vantaggiose soluzioni come il primo parcheggio meccanizzato nel centro di Rimini:

- ubicazione sotterranea in 4 piani
- gestione automatica senza personale e con accesso tramite scheda magnetica
- costo per posto auto inferiore rispetto ai sistemi tradizionali
- massimo sistema di sicurezza per le persone, i veicoli e le cose, che impedisce l'accesso agli estranei
- nessun inquinamento né acustico né atmosferico perché le auto entrano ed escono a motore spento.

Nata dalla fusione di cinque cooperative, SIGLA, si occupa dei principali settori costruttivi: dall'edilizia civile all'impiantistica, dal restauro alla difesa ambientale, dallo sfruttamento energetico al trasporto a fune.

Sede Legale 47037 Rimini (FO) - Via Marecchiese, 227 - Tel. 0541/726111
Sede Amministrativa Forlì - Via Galvani, 19 - Tel. 0543/727711