



Regole per il Piano Urbano Parcheggio

A cura del Coordinamento dei Comitati NO PUP e di Carteinregola

Prima di entrare nel merito dei nostri punti per il PUP, vorremmo smentire il luogo comune secondo cui i parcheggi sono una risposta efficace ai problemi della mobilità perché “tolgono le auto dalla strada”. Noi affermiamo che la causa principale della disastrosa mobilità della Capitale è un rapporto vetture private/abitanti che non ha uguali in nessuna città d’Europa, a fronte di un servizio pubblico fortemente inadeguato, con il conseguente circolo vizioso che provoca nefaste ricadute sia sull’economia della città sia sulla qualità della vita dei cittadini. E vogliamo ribadire ancora una volta che, rispetto alle esigenze della sosta, qualunque Piano Parcheggio sarà sempre un palliativo. Come è noto a chiunque si interessi di soluzioni per la mobilità: non si tratta di aumentare il numero di parcheggi, ma di diminuire il numero delle automobili circolanti, sia per quanto riguarda le vetture in arrivo da fuori città, sia per quanto riguarda quelle dei residenti.

Un risultato che si può raggiungere solo partendo da un incremento del servizio pubblico e anche rendendo più accessibile e diffuso il ricorso ad altre forme di mobilità, incentivando l’uso della bicicletta, del car sharing, dei percorsi pedonali. Come accade da anni in tutte le grandi città europee. Come avrebbe potuto accadere da tempo anche a Roma, se tutte le giunte che si sono avvicendate non avessero gettato la spugna ancor prima di mettersi al lavoro, come se la Capitale fosse una realtà troppo complessa per tentare di mettere in pratica sul serio i tanti piani della mobilità rimasti sempre sulla carta.

A più di vent’anni dall’entrata in vigore della Legge 122/89 (Legge “Tognoli”), e dopo sei anni di Emergenza Traffico e Mobilità, con relativi poteri speciali del Sindaco, **è ora di prendere atto che il Piano Urbano Parcheggio è stato un sostanziale fallimento:**

- Non sono stati realizzati i nodi e parcheggi di scambio: di quelli previsti dal 2006 a oggi (arrivati a 17 nel 2008) ne è stato completato solo uno.
- E’ stata realizzata solo una minima parte dei “Pup” privati, che non ha comportato alcun miglioramento né della situazione della sosta, né delle sistemazioni superficiali, spesso addirittura peggiorate
- La percentuale rotazionale dei parcheggi è poco utilizzata e non garantisce un sufficiente ritorno economico al gestore
- Molti box sono invenduti da anni e lo resteranno anche tanti di quelli oggi in costruzione
- I cittadini non sono stati informati, né consultati, né tanto meno coinvolti rispetto a interventi e sistemazioni superficiali: la maggior parte degli interventi realizzati e in corso ha invece scatenato proteste e azioni legali

Noi chiediamo che il Piano Urbano Parcheggio diventi un reale strumento al servizio del Bene pubblico. Per renderlo tale è necessario un radicale cambiamento di rotta in 5 punti:

1) IL PIANO DEVE ESSERE UN PIANO È necessaria un’accurata pianificazione che integri il Piano Parcheggio con un piano generale della mobilità e dello sviluppo urbanistico. L’obiettivo è ridurre progressivamente l’uso del mezzo privato a favore del mezzo pubblico o di mezzi più sostenibili. La decisione su numero, tipo e localizzazione degli interventi, deve essere attribuita a un soggetto pubblico ed effettuata sulla base di uno studio della situazione attuale e della sua proiezione nel medio e lungo periodo, attraverso l’individuazione “caso per caso” della soluzione di

sosta più utile alle esigenze del territorio e della mobilità cittadina, riducendo i parcheggi a punti strategici nella città consolidata e a nodi di scambio nelle fasce più periferiche della città.

2) **LO SPAZIO PUBBLICO SOPRA I PARCHEGGI E' DI TUTTI** Non si devono più realizzare parcheggi sotto aree verdi con alberature di prima e seconda grandezza o alberi di pregio. Le sistemazioni che contemplano la realizzazione di un nuovo giardino pubblico sopra i parcheggi devono prevedere una zolla di almeno 2,5 m di terra per permettere la piantumazione di alberi di prima e seconda grandezza. Gli interventi, soprattutto se in corrispondenza di piazze o crocevia importanti, devono rispondere ai requisiti dei regolamenti per la sistemazione urbanistica degli spazi pubblici, a cominciare da quello per la partecipazione dei cittadini; nel caso di interventi complessi, si deve ricorrere al concorso di idee. I progetti di sistemazione devono comprendere rendering dettagliati e capitolati con la minuziosa indicazione dei materiali utilizzati. La manutenzione dell'area pubblica superficiale deve essere effettuata dal Comune, a spese del condominio dei proprietari dei parcheggi. Gli uffici comunali, prima di autorizzare la realizzazione di nuovi interventi, devono verificare che la ditta non sia inadempiente nelle realizzazioni in corso, sia sul rispetto delle prescrizioni e dei tempi, sia sul versamento degli oneri concessori.

3) **PARCHEGGI PER CHI** I parcheggi pertinenziali devono essere destinati al ricovero delle auto e non devono diventare cantine e magazzini: per questo devono essere costituiti da stalli aperti e non da box. Per evitare speculazioni su suolo pubblico, coerentemente con la filosofia della Legge Tognoli, i parcheggi pertinenziali devono essere effettivamente destinati ai proprietari di immobili dell'area limitrofa ("l'area di influenza"), incentivati all'acquisto attraverso un prezzo favorevole, definito attraverso i parametri del bando pubblico e comunque inferiore al valore di mercato. I parcheggi rotazionali devono essere prevalentemente collocati fuori dal perimetro della città storica, e regolati da una politica tariffaria che scoraggi l'afflusso delle auto verso il centro premiando chi abbandona il mezzo privato nelle fasce più lontane.

4) **PIU' GARANZIE AI CITTADINI** Il Comune deve garantire la sicurezza e il benessere di coloro che vivono e lavorano nelle aree degli interventi e la tutela degli edifici di contorno, adottando prescrizioni più stringenti (come ad esempio quelle recentemente elaborate all'Ordine dei Geologi del Lazio) e soprattutto vigilando sul rispetto delle prescrizioni, in particolare sia per quanto riguarda le indagini preliminari, sia per quanto riguarda la congruità e la durata delle polizze assicurative per gli eventuali danni emergenti ai fabbricati limitrofi, durante la costruzione del parcheggio e per i dieci anni successivi al collaudo.

5) **STABILIAMO LE REGOLE** La pubblica utilità e la valorizzazione delle risorse pubbliche devono essere il criterio guida degli interventi. I parcheggi non possono comportare il danneggiamento o il ridimensionamento di beni pubblici come siti archeologici, ville e giardini, vincolati e non. L'affidamento degli interventi deve rispettare il principio del miglior offerente, individuato sulla base di gare di evidenza pubblica. Gli oneri concessori da versare alle casse pubbliche devono essere proporzionati al prezzo finale di vendita dei posti auto.

ADESSO, SUBITO

1) Elaborazione di un **nuovo Piano Urbano Parcheggi** inserito in un nuovo piano della mobilità, stilato sulla base di uno studio articolato promosso da soggetti *super partes*

2) Richiesta di **parere all'Avvocatura comunale in merito ai diritti già acquisiti** dai proponenti nelle varie fasi procedurali, per valutare il peso economico di eventuali risarcimenti in caso di ricollocazione o cancellazione di interventi previsti dai PUP precedenti che si ritenessero inadeguati al nuovo Piano

3) **Pubblicazione on line degli interventi del PUP**, con lo stato delle procedure e tutte le informazioni relative, a disposizione dei cittadini

4) **Modifica dello Schema di Convenzione per la Concessione del diritto di superficie su un'area di proprietà comunale per la realizzazione di parcheggi interrati** con le integrazioni indicate al punto 4 (indagini preliminari e coperture assicurative) e al punto 3 (area di influenza)

5) **Sospensione delle procedure di tutti gli interventi non ancora finalizzati**, in attesa del perfezionamento del nuovo Piano, e in ogni caso revisione e espunzione di tutti gli interventi che rientrino nei punti 2 (aree verdi) e 5 (siti archeologici, ville e giardini)