

I parcheggi voluti da Nardella sono arretrati: culturalmente e formalmente

La recente proposta della giunta Nardella di dotare Firenze di una quarantina di parcheggi, di cui 21 sotterranei e pertinenziali, cioè a servizio esclusivo delle residenze adiacenti, non solo è **arretrata sul piano culturale**, visto che nelle città più evolute nessuno più osa proporre la costruzione di parcheggi in area urbana, ma è anche opinabile proprio sul piano formale. Rischia di non poter essere applicata.

Semplicemente andrebbe ritirata, in particolare per quanto riguarda la previsione dei parcheggi pertinenziali.

Questi possono essere realizzati sulla base della cosiddetta Legge Tognoli (L. 122/89) nei comuni che hanno approvato il Programma Urbano dei Parcheggi (P.U.P.). La legge prevede la possibilità di costruire parcheggi anche in difformità agli strumenti urbanistici approvati, purché sia ben definito e individuato il vincolo di pertinenzialità con cui questi sono al servizio esclusivo degli immobili circostanti. Se questo vincolo viene disatteso, l'intervento si configura come abuso edilizio ed è soggetto a tutte le conseguenze penali del caso.

A Firenze, il Piano Generale del Traffico risale al 1997 (aggiornato nel 2006), mentre il PUP sembra essere stato predisposto nel 1989 (a ridosso della Legge Tognoli), aggiornato nel 1997 e poi se ne perdono le tracce. Questi dispositivi sono vecchi, superati e inadeguati alle trasformazioni della città e alla aumentata pressione del traffico veicolare di questi ultimi anni. Non basta affermare, come recentemente ha fatto l'amministrazione, che le indagini conoscitive del Regolamento Urbanistico possono sostituirsi agli specifici strumenti di programmazione della mobilità e della sosta, previsti dalla Legge Tognoli, perché fanno riferimento ad ambiti disciplinari diversi, sono strutturati in modo originale e richiederebbero specifiche forme di partecipazione dei cittadini proprio sul tema dei parcheggi, completamente disattese dalle varie amministrazioni comunali.

Simulazione dei 500 metri

Per quanto riguarda il vincolo di pertinenzialità, secondo gli atti approvati dalla giunta fiorentina, questo è soddisfatto se le abitazioni ricadono entro un raggio di 500 metri dal parcheggio: il box o il posto auto pertinenziale deve essere legato all'unità immobiliare che ricade in questa area di influenza. Tutto chiaro? Qui cominciano le deroghe e i cavilli.

Innanzitutto il raggio di 500 metri è eccessivo: a **Milano**, per esempio, il raggio preso in considerazione è di soli 300 metri, una distanza tale da poter garantire la reale prossimità del parcheggio all'abitazione di riferimento. Inoltre, l'ambito di influenza dovrebbe essere indicato, mediante un'apposita cartografia, per ogni parcheggio già al momento della stipula della convenzione.

L'amministrazione prevede delle deroghe ai criteri di attribuzione, e qui la situazione si ingarbuglia. L'area di influenza dei 500 metri può variare, cioè aumentare, se il parcheggio è a ridosso di ostacoli naturali (colline, fiumi, ecc.) oppure se è **insufficiente il numero di soci o di acquirenti dei posti auto e dei box**.

Non solo è previsto quindi **l'incremento dell'ambito di influenza**, il che dimostrerebbe quindi l'insussistenza del carattere di pertinenzialità dell'intervento, dato che i proprietari degli immobili circostanti non hanno ritenuto opportuno l'acquisto del posto auto, ma anche è prevista la possibilità di **vendere il posto o il box separatamente dall'unità immobiliare** cui è inizialmente legato, a favore di proprietari di altre unità che possono essere ubicate sia nell'ambito di influenza previsto ma anche in un ambito più vasto (tutta la città?), vista la possibile deroga al limite dei 500 metri.

In questo modo viene aggirato l'obbligo del vincolo di pertinenzialità, cioè dell'individuazione di un ambito di reale prossimità del garage all'abitazione, estendendosi questa potenzialmente a tutta la città. **Viene disatteso proprio lo spirito della Legge Tognoli**.

Una recente **sentenza della Corte di Cassazione** (n.1996 del 16 novembre 2011) ribadisce che la carente individuazione delle unità immobiliari cui vincolare il posto o il box costituisce uno stravolgimento della Legge Tognoli, una indebita interpretazione

estensiva delle norme secondo una **"impostazione tipica di una iniziativa speculativa"**.

Lo schema di convenzione della giunta prevede che sia il concessionario a denunciare la presenza di ritrovamenti archeologici durante i lavori di scavo per la realizzazione dei parcheggi sotterranei. E' una formulazione del tutto aleatoria che deve essere modificata, prevedendo **saggi archeologici preventivi**, concordati con la Soprintendenza competente ed effettuati sotto la sua sorveglianza. La consegna dell'area al concessionario deve avvenire solo dopo i positivi riscontri dell'ente di tutela.

Riteniamo inoltre indispensabile che il comune effettui una efficace e rigorosa **vigilanza sui lavori**, in particolare per quanto riguarda le conseguenze sugli edifici contermini, sul livello della falda, sulla tenuta delle fondazioni delle costruzioni limitrofe.

Nel caso in cui i lavori di costruzione dell'opera, o l'opera finita per cui si stipula la concessione, procurino danni gravi alle persone e alle cose di terzi, il **Comune deve farsi garante della tempestività dei risarcimenti** rivalendosi poi in prima istanza sull'assicurazione e, se inadeguata, sul concessionario.

Queste sono alcune riflessioni che le recenti disposizioni della giunta Nardella sollecitano. I Cittadini e i Comitati di cittadini presenti nelle aree coinvolte sono giustamente in allarme, si moltiplicano gli incontri e le mobilitazioni per **costringere il comune a ritirare queste proposte inutili e dannose**.

È ormai opinione comune che **questi parcheggi servano soprattutto a chi li costruisce**, ai privati speculatori cui il comune affida il compito di bucare il sottosuolo senza alcuna pianificazione preventiva ma solo in funzione del tornaconto economico dell'investimento. Il fatto che a Firenze il legame tra parcheggio pertinenziale e abitazioni sia facilmente aggirabile e che l'area di influenza del parcheggio sia molto estesa (diametro di un chilometro) e potenzialmente estendibile a tutta la città, ne confermano il carattere speculativo.

Post Scriptum – Nelle città in cui sono stati presentati questi programmi per la realizzazione di parcheggi in area urbana si sono levate le proteste di cittadini, comitati, associazioni ambientaliste. Un caso per tutti è quello di Roma dove i vari comitati si sono riuniti in un **Coordinamento dei Comitati NO PUP e di Carteinregola**

per far valere le ragioni delle proprie posizioni, tramite ricorsi alla magistratura o elaborando, per esempio, uno schema di convenzione che tuteli maggiormente gli abitanti interessati da questi pericolosi interventi.