

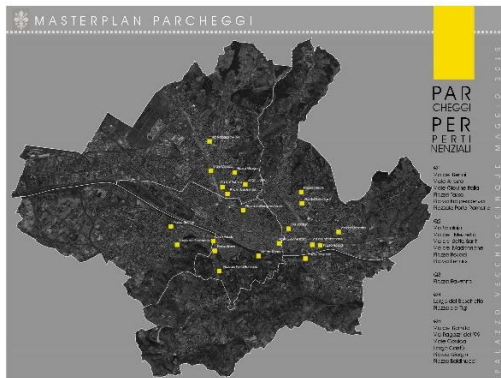
Parcheeggi interrati a Firenze? Idea vecchia e sbagliata

scritto da Antonio Fiorentino

Le recenti roboanti [dichiarazioni](#) del sindaco Nardella sui nuovi parcheggi previsti a Firenze, ancora una volta manifestano la profonda arretratezza culturale e politica di questa amministrazione, perfettamente in linea con quella precedente di Renzi.

Il sindaco, *urbi et orbi*, ha dichiarato che la città sarà corroborata dalla costruzione di 44 nuovi parcheggi per 7.000 posti auto. Di questi, 21 per 2.000 posti saranno sotterranei e pertinenziali, cioè a servizio della residenza più o meno circostante. Ma saranno pertinenziali fino a che **una delibera comunale non eliminerà il debole vincolo della pertinenzialità**, come è già successo a Roma, per fare un esempio di cui parla Francesco Ermani nel suo ***Il tramonto della città pubblica*** (Laterza, 2012).

I restanti 23 per 5.000 posti, sia sotterranei che di superficie, verranno destinati alla sosta a rotazione.



Siamo alle solite, non contenti di avere saturato e cementificato tutte le aree di pianura, ora è la volta dell'assalto al sottosuolo. Nonostante l'evidente fragilità idrogeologica del bacino fiorentino – e numerosi cedimenti stradali, non ultimo quello del Lungarno Torrigiani, ne sono testimoni – si continua, in una spirale autocelebrativa, a proporre tunnel TAV, tunnel della tranvia sotto il centro storico, parcheggi sotterranei, sottopassi, ecc., con una straordinaria incoscienza. (Si veda [L'acqua sotto Firenze. Grande fragilità idrogeologica, grandi opere, grandi appetiti](#)).

È da sottolineare come in Europa, da tanti anni, hanno abbandonato la costruzione di parcheggi all'interno dei centri urbani. I parcheggi non sono la soluzione, sono il problema! "Più posti costruisci, più auto arrivano" ci ricorda Renzo Piano che, per il suo grattacielo di Londra, The Shard of Glass, il più alto d'Europa, ha previsto un parcheggio sotterraneo con soli 47 posti per i portatori di handicap. Le centinaia di frequentatori del grattacielo avranno l'accortezza di usare i mezzi pubblici.

L'amministrazione deve prendere atto che i parcheggi nelle zone centrali sono dei potenti attrattori di traffico in quanto, aumentando la possibilità di sostare, incentivano l'uso degli autoveicoli. Nel Centro Storico, se non sarà attivata la ZTL di 24 ore, con relativo piano di un efficace trasporto pubblico, si assisterà ad un ulteriore incremento della sosta selvaggia proprio nei posti lasciati liberi in superficie in corrispondenza dei previsti parcheggi pertinenziali.

E' un circuito perverso che si deve interrompere, bloccando la costruzione di parcheggi nelle aree urbane e incentivandola proprio in corrispondenza degli snodi intermodali di scambio con le linee ferroviarie, autostradali, tranviarie e di trasporto pubblico.

Tutto ciò presuppone però che il comune abbia elaborato una visione integrata e complessiva della città, sostenuta da coerenti politiche di gestione della mobilità, pubblica e privata, e della sosta. Quanto di più errato, visto che gli strumenti urbanistici di Firenze hanno una visione frammentaria della città, mentre il Piano Generale del Traffico Urbano è del 1999, aggiornato nel 2002 e poi nel 2006, dunque già vecchio di ben 10 anni. In assenza di adeguati strumenti analitici e previsionali di governo della mobilità e della sosta, l'amministrazione Nardella procede per trovate, per *boutade*, proprio come nel caso del cosiddetto Masterplan Parcheggi.

La previsione di questo tipo di parcheggi ricorda un po' quella degli inceneritori, e non a caso l'amministrazione PD è una fervente sostenitrice di entrambi i progetti. Così come gli inceneritori disincentivano il riciclaggio dei rifiuti e la loro riduzione a monte del ciclo dei consumi, così i parcheggi, o per lo meno i loro costruttori, hanno bisogno del traffico privato, lo alimentano e lo incentivano, altrimenti non avrebbero ragione di esistere e non potrebbero quindi produrre i profitti speculativi tanto cari ai cementificatori di ogni risma.

A conferma dell'inconsistenza della proposta, vorrei ricordare che a fronte dei 7.000 posti auto previsti, a Firenze circolano ben 190.000 autoveicoli e 71.000 motorini circa, con una densità di circa 2.800 veicoli per km quadrato di superficie. Parafrasando Lina Wertmuller, viene da dire *"Tutto a posto, niente in ordine"*.

Non esiste altra soluzione: il traffico va bloccato proprio nei luoghi in cui si originano gli spostamenti, va disincentivato il trasporto privato offrendo una efficace rete di mobilità pubblica che in questa Firenze, con questi amministratori, resta solo un bel sogno.

***Antonio Fiorentino, gruppo urbanistica perUnaltracittà**