

## **La Voce di Zona 3**

*Febbraio 2012*

### **Viabilità e parcheggi: le nuove scelte della nuova Giunta**

Michele Sacerdoti

Consigliere di Zona 3

[www.msacerdoti.it](http://www.msacerdoti.it)

#### **La situazione**

La nuova giunta Pisapia e il consiglio di zona 3 stanno affrontando il problema dei parcheggi sotterranei dopo le difficoltà sorte con le realizzazioni degli ultimi anni ed in generale il problema della sosta a Milano.

I lavori per la costruzione della nuova corsia riservata per i filobus in viale Abruzzi da soli hanno procurato la perdita di circa 250 posti auto per l'eliminazione dei parcheggi nei parterre centrali, solo in parte recuperati con parcheggi a spina di pesce nelle vie laterali.

Del resto è eccessivo il numero di auto possedute dai milanesi rispetto alle altre città europee: 700 auto per 1000 abitanti a fronte di 450 a Parigi, 410 a Barcellona, 400 a Vienna, 350 a Londra, 320 a Berlino. L'Italia è il secondo paese al mondo dopo gli Stati Uniti per numero di auto per abitante. Le auto dei milanesi sono troppe e invadono gli incroci, gli spazi sotto gli alberi, le piste ciclabili, gli scivoli per handicappati peggiorando la qualità della vita per tutti.

#### **Tentativi di soluzione**

Dai primi anni '80 la giunta Tognoli cercò di risolvere il problema obbligando i nuovi edifici a prevedere uno spazio minimo per i posti auto dei residenti e cedendo il diritto di superficie di strade e piazze a cooperative di residenti per costruire parcheggi residenziali di pertinenza degli edifici vicini. Successivamente il sindaco Albertini estese il diritto alle imprese private, eliminò il vincolo di pertinenzialità e autorizzò i finanziamenti dei progetti per la costruzione di parcheggi misti a rotazione e per residenti anche in zone centrali.

Tuttavia il numero delle auto da parcheggiare sono aumentate grazie anche al recupero dei sottotetti che ha dato la possibilità di monetizzare la costruzione dei parcheggi necessari. Chi ha acquistato un posto auto in un parcheggio residenziale ha poi acquistato per la famiglia altre auto che lascia in superficie.

La regolamentazione della sosta con le strisce gialle e blu e l'aumento dei posti auto in superficie con orientamento a pettine ha migliorato la situazione solo in alcune zone.

Contemporaneamente numerosi parcheggi in elevazione e autorimesse private nei cortili interni sono stati trasformati in edifici residenziali, con notevole perdita di posti auto e arrivo delle auto dei nuovi residenti, solo in parte ospitate nei sotterranei dei nuovi edifici. Gli edifici per parcheggi in elevazione costruiti negli ultimi anni sono stati pochissimi.

## **Le contestazioni**

I parcheggi sotterranei costruiti hanno per la maggior parte creato contenziosi legali e battaglie cittadine. Numerosi comitati di residenti si sono opposti al taglio degli alberi, all'eccessiva profondità dei parcheggi e all'uso scorretto dei tiranti che hanno creato danni agli edifici in un terreno molto a rischio.

Inoltre i commercianti sono stati pesantemente danneggiati, la durata dei lavori si è allungata a dismisura, resti archeologici sono stati distrutti, il costo dei posti auto è aumentato notevolmente rispetto ai preventivi iniziali (fino al 90% in piazza Novelli).

In Zona 3 sono stati contestati i parcheggi di piazzale Lavater, piazza Bernini, largo Rio de Janeiro, piazzale Bacone, via Bazzini, via Ampere, piazza Novelli, piazza Oberdan, piazza Gobetti, piazza Leonardo da Vinci, piazza Aspromonte, via Canaletto. Gli unici ultimati senza troppi problemi sono stati quelli di piazza Fratelli Bandiera, via Benedetto Marcello, via Ozanam e via Costa.

D'altra parte la modalità costruttiva scelta, i parcheggi con box a rampe rispetto a parcheggi aperti e ai parcheggi meccanizzati, non ha ottimizzato il numero delle auto parcheggiate per metro quadro di superficie occupato, mentre ha cercato di rendere più appetibile la vendita per chi voleva utilizzarli anche per altri scopi.

I bandi del Comune sono stati fatti in modo tale da scoraggiare la proposta di parcheggi meccanizzati che hanno numerosi vantaggi in termini di sicurezza, di costi, di tempo di realizzazione e di inquinamento prodotto, favorendo così i costruttori di parcheggi tradizionali.

## **Le ultime proposte**

Nuove proposte sono state fatte negli ultimi anni per migliorare la situazione: nel 2006 fu proposta la gestione di finanziamenti dei progetti per la costruzione di un network di piccoli parcheggi meccanizzati da 50/100 posti con una superficie di 500 mq da costruire in 12 mesi, per realizzare in 4-6 anni circa 3.000 posti auto.

Durante la recente campagna elettorale alcuni iscritti al Pd hanno proposto la costruzione di parcheggi a rampe standardizzati su due piani da circa 160 box auto per strade larghe dai 20 ai 25 metri e lunghe 100 metri evitando piazze alberate, a condizione di una condivisione del progetto da parte di residenti e commercianti.

Sono stati costruiti dal 1985 ad oggi circa 30.000 posti auto, di cui 1.100 a rotazione. Ma un posto auto a rotazione attira 5 auto nell'arco di una giornata e quindi nelle zone centrali aumenta il traffico.

Si pone il problema se si debba accogliere queste proposte e individuare in un nuovo Piano Urbano Parcheggi nuove localizzazioni, anche se di minore impatto ambientale rispetto a quelle tanto contestate negli ultimi anni.

## **Il car sharing**

La mia posizione è che bisogna piuttosto agire per la riduzione del numero di auto possedute dai residenti, bloccando contemporaneamente l'ingresso delle auto dei pendolari il più lontano possibile dalla città, cioè nelle stazioni delle ferrovie e ai capolinea delle linee di metropolitana. MM ha recentemente proposto di costruire parcheggi di corrispondenza in 80 stazioni ferroviarie a nord di Milano, il servizio ferroviario deve però migliorare.

Per ridurre il parco auto in città l'unica soluzione è attualmente il car sharing, in cui un'auto a noleggio sostituisce circa 6 auto possedute individualmente, producendo anche una riduzione dell'uso dell'auto a causa della tariffazione a chilometro. Chi possiede un'auto la usa spesso su percorsi troppo brevi. Inoltre è possibile avere auto con minori emissioni e diffondere le auto elettriche, ancora troppo costose a livello individuale. A Parigi il comune ha avviato nel dicembre scorso un servizio di auto elettriche in car sharing che raggiungerà a regime le 5000 vetture.

Le stesse case produttrici si stanno orientando in tal senso: in Germania la Mercedes Benz ha lanciato a Ulm l'iniziativa Car2Go mettendo a disposizione 300 Smart parcheggiate un po' dovunque a 19 centesimi di euro al minuto, con un massimo di 9,90 euro all'ora. Il servizio ha 20.000 clienti su 120.000 abitanti. Si stima che il car sharing avrà in Germania 10 milioni di abbonati nel 2016. Sono sempre più numerosi i giovani che preferiscono non possedere un'auto. Sotto i 10.000 chilometri all'anno il car sharing costa meno del possesso di un'auto.

A Milano invece il servizio stenta a crescere per la mancanza di parcheggi vicini alla propria residenza, mentre il tentativo di creare parcheggi su strada ha dato problemi perché i posti auto riservati vengono occupati da altre auto, in mancanza di una vigilanza adeguata.

In Zona 3 la società Guidami di Atm offre circa 15 posti auto in 8 località (Stazione Lambrate 2 posti, Piola 2, Lima/Buenos Aires 4, Lambrate/Casoretto 4, Loreto, Corso Indipendenza 2, Susa/Argonne 2, Udine 1), quasi tutti su strada.

Tuttavia un forte incentivo al car sharing, un aumento dei parcheggi su strada e l'aumento delle auto elettriche potrebbe risolvere contemporaneamente il problema dei parcheggi e quello dell'inquinamento. Tenere un'auto ferma per la maggior parte del tempo in superficie o sotto o sopra terra è uno spreco. Il costo del box è addirittura superiore a quello di un appartamento di pari metratura, si può arrivare in piena proprietà a 80.000 euro per 12 metri quadri, pari a 6.600 euro a metro quadro.

In Europa, si sta inoltre affermando l'idea di costruire quartieri residenziali ecologici senza posti auto e edifici terziari con pochissimi posti auto, in ambedue i casi si vuole costringere le persone ad utilizzare mezzi pubblici e biciclette.

## **Il futuro**

Forse è giunta l'ora di rompere il legame fortissimo che si è creato nel dopo guerra tra gli italiani e la loro auto, promosso soprattutto per favorire l'industria italiana di produzione delle auto, che ormai è sempre più internazionale.

La costruzione di parcheggi sotterranei insieme alla rinuncia a far pagare le multe per divieto di sosta è un incentivo alla vendita delle automobili. Chi risiede in città dovrà probabilmente rassegnarsi a possedere meno auto per famiglia o tenerle in parcheggi alla periferia della città, per utilizzarle solo nel fine settimana o in vacanza. In città l'uso dei mezzi pubblici, resi più veloci grazie all'Area C in centro, alle corsie riservate e ai semafori asserviti, delle biciclette grazie ai percorsi ciclabili protetti, delle auto in car sharing e delle moto ecologiche deve diventare la scelta preferibile per muoversi.