

Sosta come affare e mobilità senza strade

Quando l'opzione per la città delle imprese prende il sopravvento su quella della città dei cittadini. La riqualificazione delle aree di superficie dei parcheggi sotterranei. La rete viaria

di Roberto Marraffa

governo della mobilità della capitale negli ultimi cinquant'anni ha avuto le stesse caratteristiche di irresponsabilità di gestione con la quale si è tentato di risolvere i problemi più generali della città.

Questa potrebbe essere considerata un'affermazione qualunquistica se all'estero non esistessero città che questo problema l'hanno affrontato con serietà e competenza: il solo confronto tra lo sviluppo delle rispettive linee ferroviarie metropolitane sarebbe sufficiente per rendersene conto.

L'espansione periferica di Parigi, ad esempio, è stata anticipata dalla realizzazione delle infrastrutture necessarie, dando poi spazio alle residenzialità e agli uffici del terziario. «Da noi - scrive Lucio Carbonara sul numero 91 del bimestrale A/R – [accade] esattamente il contrario; prima la crescita edilizia e poi, a carico del Comune, le infrastrutture necessarie, con enormi difficoltà di realizzazione dovute ai costi di esproprio esorbitanti proprio per il plusvalore acquisito dalle nuove aree di espansione». Non ci voleva un genio per prevedere quello che sarebbe accaduto eppure la classe politica è riuscita a dimostrare la sua assoluta mancanza di lungimiranza anche in questo frangente.

Perché mai in molte grandi città europee si può sperimentare l'inutilità di fondo dell'utilizzo del mezzo privato per spostarsi da un capo all'altro della città? Semplice, perché la rete dei trasporti pubblici è capillare e rispettosa degli orari. A Roma, invece, anche per le linee secondarie periferiche, che passano con scarsa frequenza, gli orari non sono mai rispettati.

Il citato numero di A/R, la rivista degli architetti romani, pubblica in proposito, a cura di Luca Salvedi ed Elio Troiani, un'ampia indagine sulla scottante questione della mobilità nella Capitale, che cercheremo di riassumere per sommi capi.

Nella prima parte sono affrontati i temi della sosta e della viabilità nella scala propria delle varie parti della metropoli romana, dividendo la materia in tre distinte argomentazioni, la prima delle quali registra le distanze fra le soluzioni tecniche e la qualità sia dell'edilizia che dello spazio urbano, derivate dall'applicazione del Piano urbano dei parcheggi (PUP).

Qualità urbana e tipologia del parcheggio

L'attuazione del PUP non ha dato i risultati che ci si aspettavano sia per la risoluzione del problema di liberare le sedi stradali dalle auto in sosta in alcune parti della città sia per la qualità delle soluzioni architettoniche. In prossimità della scadenza della legge Tognoli del 1989 le localizzazioni furono decise in gran fretta e senza alcun approfondimento della opportunità (sotto gli aspetti idro-geotecnico e architettonicourbanistico) di realizzazione e della compatibilità di inserimento nel contesto

Gran parte dei parcheggi ricadevano in piazze, larghi e aree pubbliche di dimensioni non adeguate e ubicazioni inopportune, qualche volta su aree verdi e giardini storici (p. es. sotto il Muro Torto del Pincio). Per i parcheggi interrati non erano state considerate le indicazioni di preesistenze archeologiche

o quelle circa la presenza di falde acquifere. Inoltre, per non contrastare gli interessi delle imprese costruttrici, gli accessi non erano di tipo meccanizzato, con il risultato di perdere numerosi box per ovviare alla realizzazione di rampe e scale di emergenza.

Tra i 60 e più parcheggi pertinenziali e di scambio costruiti nella prima fase, così come quelli in fase di realizzazione e di approvazione, ben pochi - secondo l'articolista di "Architetture per le automobili", Massimo Locci - presentano qualche aspetto positivo in termini architettonici: «molte sono le occasioni sprecate e le soluzioni sbagliate. Appare ben risolto l'intervento di via Guidobaldo del Monte, con 12 livelli interrati per 128 posti auto e due livelli fuori terra, per attività commerciali si percepisce come un piccolo ed elegante edificio che riammaglia il

Vivace nell'immagine, anche se non ben risolto in fase realizzativa, è il parcheggio pluripiano e servizi di via Tripoli, a più livelli fuori terra... Sono piacevoli le soluzioni di parcheggi interrati e copertura a verde. In viale Agosta e via Galati. Per il resto poco da segnalare».

Anche Luca Salvedi si chiede se la sistemazione superficiale dei nuovi parcheggi interrati previsti dal PUP abbia finora prodotto una reale riqualificazione urbana.«Quanto è sostenibile, nella trasformazione dello spazio pubblico, la diffusione dei cosiddetti PUP nei municipi centrali e semicentrali»? Il problema è se questi interventi interrati nella città storica/consolidata, che si realizzano fra l'altro a costo triplo di quelli fuori terra, siano o meno realmente necessari, così come



oggi si presentano, cioè denunciando in superficie ingombranti particolari costruttivi quali rampe, parapetti, torrini-ascensori, volumi tecnici e prese d'aria. Si sono così venuti a creare una quantità di spazi aperti superficiali scadenti che sviliscono la qualità ambientale di molte parti della città. Molti PUP sembrano depotenziare i caratteri del luogo d'intervento e del suo intorno. Non è accettabile che determinati progetti delle società concessionarie prevedano consistenti risorse nell'allocazione di sistemi d'ingegneria a tecnologia avanzata nel sottosuolo, trascurando tuttavia la riqualificazione delle aree di superficie, indifferenti ai valori culturali della città.

Sugli esiti negativi di tale concezione esclusivamente utilitaristica è stato persino pubblicato un Libro bianco, Il bluff dei PUP, realizzato da Legambiente Lazio e dal Coordinamento Comitati "No PUP", che evidenzia i danni legati alla realizzazione dei nuovi parcheggi in alcune aree della città: dissesti statici, inagibilità dovuta alle infiltrazioni dalle falde sotterranee. sacrificio delle alberature esistenti, mancata corrispondenza tra progetto e documentazione tecnica, specialmente idrogeologica, solo per citarne alcuni. Si tratta di uno dei tanti episodi relativi al nuovo welfare urbano, ove l'opzione per la città delle imprese ha preso il sopravvento su quella a favore della città dei cittadini.

Per assegnare un ruolo veramente qualificante a questi spazi aperti occorre fare ricorso a una diversa e più flessibile cultura del progetto di architettura. Non un antiquariato di maniera ma la restituzione allo spazio aperto della sua natura di luogo facente parte di una struttura generale urbanistica e storica alla quale occorre rimanere fedeli. Ma se gli attori del vasto processo di mutamento dello spazio urbano, prodotto dalla realizzazione dei nuovi parcheggi, non recepiranno il valore del progetto di architettura, il danno paesaggistico consumato nel cuore della città sarà difficilmente rimediabile.

La gestione della sosta

Circa il problema del governo della sosta, Pier Paolo Balbo ritiene necessaria la redazione di un progetto unitario di riconversione dello spazio pubblico sulla traccia di alcuni temi di riunificazione di strumenti fondamentali della mobilità cittadina. Piero Ostilio Rossi pensa invece a un progetto integrato pubblicoprivato nel quale il parcheggio polifunzionale

interrato - non solo posti macchina quindi - rappresenti il cardine di un processo di qualificazione del sistema degli spazi aperti che si ramifichi fino a raggiungere la rete veicolare più minuta.

Franco Zagari ha l'impressione che sul tema dei parcheggi ci sia un grande lavoro da fare, un lavoro importante «perché i parcheggi potrebbero essere una rete diffusa di tessere vitali di un mosaico di attività e flussi, elementi di nuovi paesaggi per la riorganizzazione di numerose aree degradate e sottoutilizzate».

Francesco Sylos Labini, intervistato sulle criticità statiche che si vengono spesso a creare in conseguenza degli scavi effettuati per realizzare parcheggi interrati, ritiene che la progettazione strutturale debba tenere conto delle deformazioni che lo scavo potrà indurre sui terreni interessati dalle fondazioni degli edifici adiacenti, così da evitare che si producano cedimenti significativi. Per quanto riguarda la possibilità che i parcheggi interrati



Inizia il 10 maggio il XXIII Corso per amministratori di condominio e d'immobili

Il 10 maggio 2011 avrà inizio il XXIII Corso di qualificazione per amministratori di condominio e d'immobili che sarà articolato in 12 lezioni di due ore ciascuna e riguarderà temi essenziali per un proficuo e puntuale approccio a una professione ormai di rilevanti contenuti e impegno nelle materie legali, amministrative, tecniche e contabili. Ulteriori informazioni potranno essere acquisite presso la segreteria dell'ARPE (tel. O6485611).

possano trasformarsi in ostacoli alle falde acquifere preesistenti, producendo danni agli edifici prossimi agli scavi, occorre premettere che, in generale, «è difficile che la presenza di un'opera "stagna", quale quella di un parcheggio interrato urbano di dimensioni ordinarie, realizzato in presenza di una falda idrica, possa costituire un ostacolo significativo per la falda stessa, tale da indurre modifiche altrettanto significative dei livelli piezometrici circostanti con conseguenti danneggiamenti degli edifici prossimi agli scavi». C'è poi un problema di partecipazione: «nelle politiche urbane di ultima generazione - scrive Emanuela Biscotto - il termine partecipazione ricorre spesso, sottolineando il capovolgimento attivo dei beneficiari potenziali dell'intervento, cittadini e altri attori di diversa natura, nelle differenti fasi che accompagnano un progetto sino alla sua realizzazione». Può infatti accadere che i cittadini, esclusi dalla fase decisionale iniziale, siano capaci di porre in discussione o addirittura di ribaltare le decisioni prese dall'amministrazione comunale. Va tenuto presente che i relativi comitati sono riconosciuti dall'ordinamento giuridico italiano e possono – a certe condizioni – essere considerati un particolare tipo di organizzazione sociale, caratterizzato da un'identità locale.

La principale difficoltà che deve superare un comitato per acquistare credibilità è quella di dimostrare di non perseguire logiche reattive ed egoistiche, ma al contrario di rappresentare il desiderio e l'aspirazione dei cittadini di partecipare alle scelte che riguardano la comunità in cui vivono. L'accesso alle informazioni e la possibilità di verifica delle stesse sono fondamentali per costituire su internet una sorta di archivio costantemente aggiornabile e accessibile, oltre che sede virtuale, per dibattiti e scambi d'idee, in particolar modo quelle relative alla politica del traffico veicolare. A Roma, il mancato coinvolgimento dei cittadini in merito agli interventi previsti dal PUP, ha dato origine ai già citati Comitati "No PUP", peraltro in parte neutralizzati da un decreto del presidente del Consiglio dei ministri del 2006. Tuttavia, il 16 maggio 2010, è stato costituito un "Coordinamento comitati No PUP" allo scopo di operare una maggiore pressione sugli organi istituzionali. A parte l'efficacia o meno di queste associazioni, non ci sono dubbi che la buona gestione dei processi decisionali contribuisca alla riuscita dell'intervento, limitandone i possibili danni in termini socio-



Il nodo del traffico a Roma

ambientali e utilizzando nel modo migliore le risorse disponibili.

La struttura viaria

Riportando la questione della mobilità romana nell'alveo naturale della conformazione viaria della città, tornano a inserirsi nel dibattito i vecchi nodi tradizionali della struttura radiale del sistema delle strade consolari, il cui accentramento si tenta di equilibrare con la costruzione di tangenziali, favorendo la comunicazione diretta di parti della città consolidata appartenenti alla cintura esterna al centro storico. È un fatto però, avverte Andrea Bruschi, che dal dopoguerra, nelle aree più economiche a cavallo del Raccordo Anulare si sono sviluppati più o meno spontaneamente molti quartieri di residenze popolari: «la massa informe che definisce il paesaggio urbano di Roma contemporanea è qui, negli ambiti della città da ristrutturare che conformano il panorama del Raccordo Anulare [...] A partire da qui, senza un principio regolatore, si sta rapidamente completando la saldatura con il sistema dei Comuni limitrofi», a est con i Castelli Romani, a ovest con Ostia e Fiumicino, a Roma sud con Ciampino. A questi agglomerati si sommano, in ordine sparso, i nuclei di edilizia ex abusiva da recuperare e i tanti abusivi in attesa di condono, con caratteri simili a quelli della città da ristrutturare: addizioni continue di lotti edificati lungo ripide stradine che si innestano in una direttrice principale sempre congestionata. «Il mezzo privato - chiarisce Bruschi - è una condizione intrinseca al modello urbano così come il passaggio dall'unica strada di raccordo al sistema infrastrutturale di scala maggiore [...] Sezione insufficiente, assenza di marciapiedi, assenza di aree per parcheggi pubblici, assenza di alberature, sono i caratteri tipici dei sistemi viari della città da recuperare». La ricetta di Bruschi è impietosa ma realistica: la questione dell'intervento sulla città da ristrutturare è ampia e complessa e va accettata nell'ambito di un processo di non breve durata ma necessario per invertire la rotta della rassegnazione a considerare questi quartieri come un male necessario piuttosto che come una condizione da superare. Il futuro di Roma verte sui temi di una città migliore e di un policentrismo ancora lontano da raggiungere. Sulle aree della città da ristrutturare va in gran parte realizzata una trasformazione in grado di generare quella micro centralità necessaria a ridurre i percorsi e a connotare la città della qualità tipica dei paesaggi urbani.