

La strategia per i parcheggi

Parcheggi sì, parcheggi no

Raffaele Aragona

Il "Punto di vista" di Giacinto Grisolia a proposito dei parcheggi e pubblicato sabato scorso sul "Mattino", essendo giusto un "punto di vista", può permettere qualche replica e sarebbe certo giusto che a replicare fosse chi più di me ha titolo a intervenire sull'argomento. Il mio, perciò, non vuole essere né uno scritto polemico né una difesa a oltranza del concetto che vede i parcheggi in centro come negativi attrattori di traffico.

I parcheggi piacciono a tutti, ma un giudizio ponderato deve basarsi, non sulla base di una preferenza della maggioranza, bensì sulla base di un'accertata convenienza della comunità intesa nel senso più ampio del termine. Il giudizio deve basarsi tenendo in conto non soltanto gli aspetti apparenti del problema (quelli, cioè, che appaiono immediatamente evidenti), ma anche valutando altri aspetti del problema, altri "punti di vista". Secondo alcune tra le più moderne teorie urbanistiche (da Hans B. Reichow e da Bernard Winkler in poi) i parcheggi sono "attrattori di traffico", ancora di più se sono coperti. Essi, poi, più sono localizzati nel centro delle città, più producono traffico: e addirittura, in questo caso, capita che l'aumento del numero di auto si verifica in maniera "esponenziale". Dati statistici forniti da studi recenti conducono a ritenere che le auto "attratte" da un parcheggio possono anche superare di 15-25 volte il numero di posti offerti e inducono a dover ben valutare i vantaggi di una loro costruzione. Sarebbe perciò da concludere che è che un parcheggio non vada fatto laddove non si vuole un eccesso di traffico – cioè in centro – giacché è evidente che esso produrrebbe in ogni caso congestione e inquinamento. Tra l'altro è esperienza comune che anche la segnalazione luminosa della disponibilità di posti nel parcheggio risulta inutile per gli automobilisti i quali, pur in caso negativo, si mettono in coda, in attesa che qualche posto si liberi.

Tra l'altro, e qui il discorso diventa di carattere economico, il costo di un parcheggio coperto (50-60.000 euro a posto auto) è eccessivo rispetto ai benefici ricavabili e trova una sua giustificazione soltanto in mancanza di alternative e per fronteggiare una vera e propria situazione eccezionale. Senza contare il rischio legato alla possibile intercettazione di falde d'acqua, con conseguente maggiorazione di costi e il rischio di altri effetti collaterali.

Tutto ciò non contrasta, naturalmente, con la costruzione di parcheggi "per residenti", i quali offrono un vantaggio senza "costi" indotti, giacché si tratta di opere che non comportano incrementi di flussi di traffico, ma che liberano le strade dall'invasione forsennata delle auto, riconsegnandole alla fruibilità del cittadino.

Per i parcheggi pubblici, periferici e semi-periferici, il discorso è ancora diverso: per essi è solo necessaria una concreta "educazione" al loro uso, facendone riscoprire agli utenti i vantaggi, a dispetto dell'ostinata tentazione di arrivare in centro con l'auto; invogliandone l'uso con l'applicazione di tariffe modeste (via via più care man mano che ci si avvicina al centro); con l'istituzione di una valida ed efficiente rete di mezzi pubblici alternativi all'auto privata.

«La città – diceva Henry Ford – è un mostruoso accrescersi... risolveremo il problema solo abbandonandola»; ma se non si può pensare che la soluzione del problema sia quello di ottenerla con un taglio netto, si spera almeno che ci si riesca abbandonando l'auto fuori del centro della città.

Raffaele Aragona