

Bergamo li 14 ottobre 2016

COMUNICATO STAMPA

VALUTAZIONI SUL PARCHEGGIO DELL' EX PARCO FAUNISTICO APPROVATO LUNEDÌ DAL CONSIGLIO COMUNALE DI BERGAMO

Tre categorie di argomenti si sono continuamente intrecciate e sovrapposte nella vicenda che ha portato all'approvazione di questo parcheggio, rendendo difficile non solo la soluzione del problema, ma, ancora prima, la sua comprensione da parte di molti cittadini.

Il 1° argomento è il parcheggio in sé, il manufatto, le sue dimensioni, l'uso che ne viene proposto, la sua localizzazione, la sua soluzione tecnica.

Il 2° argomento è quello dell'iter formale e giuridico assai contorto che ha accompagnato questo progetto dal 2004 ad oggi.

Il 3° argomento è quello della gestione generale della mobilità in questa città, riguarda le politiche che verranno adottate per organizzare la sosta e i flussi, i mezzi di trasporto, i criteri da attuare per governare quello che qui, come in gran parte dei centri urbani in questa fase storica, rappresenta uno dei maggiori problemi.

Per quanto riguarda il 1° argomento, si tratta di un autosilo su 8 livelli per 470 posti auto a pagamento, in gran parte destinati alla rotazione dei flussi di chi si reca in Città Alta nell'arco delle 24 ore del giorno, inserito nella collina sotto la Rocca, cioè nel cuore della città, dentro la cerchia delle Mura veneziane, in un contesto delicatissimo dal punto di vista fisico-ambientale, con la conseguente necessità di soluzioni tecniche particolarmente impegnative e cautelative, sia nella progettazione che nella gestione del cantiere.

L'idea di questo progetto risale al 2004 e se già all'origine mostrava alle associazioni che si erano opposte i limiti di una concezione superata, a 12 anni di distanza appare completamente 'fuori dalla storia': in questo arco temporale infatti c'è stata una forte accelerazione nel livello di consapevolezza generale e diffusa sui danni ambientali, gravissimi, legati al traffico automobilistico, all'inquinamento che genera, al dissesto idrogeologico che deriva dall'impermeabilizzazione dei suoli.

Sono danni misurabili e misurati in termini di perdita della salute, di malattie, di vite più corte, di esborsi economici che, con frequenza sempre maggiore, derivano da un territorio gravemente ammalato nel suo complesso, grazie al sommarsi di tanti piccoli punti che, come focolai, ciascuno con le proprie, sempre legittime motivazioni, finiscono col creare un collasso sistemico.

Dopo l'allarme 'polveri sottili' e le alluvioni degli ultimi tempi, anche questa città dispone ora di molte evidenze che ci fanno capire come non basti nascondere le automobili alla vista e interrarle: le automobili inquinanti devono essere ridotte gradualmente, di certo non aumentate, riorganizzate, sostituite con sistemi e mezzi meno dannosi.

Con velocità e strategie diverse ogni paese sta affrontando questo problema che è difficilissimo, ma che non si può rimuovere visto che stiamo parlando di diritti/doveri fondamentali.

Quello che è certo è che si tende sempre più a fermare le auto nocive nelle fasce esterne dei centri urbani, implementando gradualmente sistemi di spostamento puliti e integrati, che garantiscano il diritto alla mobilità delle persone e, contemporaneamente, altri diritti ancora più basilari, come quello alla salute.

Tornando al parcheggio dell'ex Parco faunistico, alla luce della consapevolezza maturata nei 12 anni intercorsi dalla prima approvazione, se si fosse trattato di progettare ex novo, probabilmente nessuno

degli attuali amministratori avrebbe potuto pensare di proporre ora un'opera con queste caratteristiche. E qui si entra nel 2° argomento, cioè quello che riguarda l'incresciosa trama che accompagna la storia di questo progetto, nato prima ed ereditato con il suo complesso e arzigogolato supporto formale e contrattuale dagli attuali amministratori.

In questo campo la materia diventa inafferrabile, difficile e nebulosa, come tutto ciò che riguarda la gestione degli appalti nel nostro paese.

Anche per i non specialisti, la vicenda del parcheggio è stata fino a qui una summa di tutto ciò che non dovrebbe succedere, sottovalutazioni tecniche, mancanza di controlli, pressapochismo esecutivo, improvvisazione operativa.

Gli esiti li conosciamo tutti in tutta la loro plateale rappresentazione: la frana, i danni, un cantiere fermo per anni, e, se tutto ciò non bastasse, il riporto di terreni inquinati, le indagini della magistratura....

A un 'cittadino normale' poteva sembrare ovvio che, data l'evidenza dei fatti, altrettanto evidenti avrebbero dovuto essere le conseguenze, per esempio il rimborso dei danni provocati da parte del soggetto attuatore e la rescissione di un contratto sostanzialmente disatteso che avrebbe consentito alla città di ripensare integralmente e con criteri contemporanei a un progetto nato sbagliato.

Ma quella che sembrava una cosa semplicemente ovvia non solo non lo era affatto, ma addirittura, ci è stato spiegato nei vari interventi del Consiglio Comunale, avrebbe potuto tramutarsi in un ulteriore danno per la collettività, dando origine a nuovi contenziosi legali, a possibili e probabili penali economiche per il Comune, al prorogarsi della situazione di abbandono nella quale l'area si trova : la soluzione scelta per non correre tali rischi è quindi stata quella di riaggiustare la convenzione in essere e riconfermarla insieme al progetto .

Sbattiamo quindi la faccia contro il paradosso grazie al quale, non solo chi ha sbagliato non paga, ma gli errori del passato diventano la vera e unica motivazione per realizzare gli errori del presente, confermando il parcheggio 'fuori dalla storia'.

Rende efficacemente l'idea il detto ' oltre il danno, la beffa'.

Le politiche proposte per la gestione della mobilità urbana nel suo complesso- qui entriamo nel 3° argomento - cercano di smussare il paradosso, di rendere più accettabile l'errore: di certo la nuova struttura è tale da richiedere da subito l'attuazione di rimedi e correttivi per limitarne l'impatto, cercando di governare le conseguenze negative.

Lo sforzo da questo punto di vista è a mio avviso notevole, come l'impegno dimostrato dall'attuale assessore Zenoni.

Gli obbiettivi annunciati e cioè quello di liberare Piazza della Cittadella e piazza Angelini dalle auto, di utilizzare Piazza Mercato per il parcheggio dei residenti, di estendere la ZTL in Città Alta, di utilizzare le nuove tecnologie per coordinare l'accessosono sostanzialmente condivisibili e frutto anche di ragionamenti comuni.

Sono però tutti obbiettivi che avrebbero dovuto essere affrontati anche indipendentemente dalla costruzione del nuovo parcheggio con le caratteristiche previste, evitando di aggiungere una permanenza che, a differenza delle politiche sul traffico cangianti e variabili, accompagnerà la vita di questa città per anni lunghissimi.

Insomma, quello che di certo non possiamo permetterci è di trascinare con noi, ponendola alla base delle scelte nel presente e nel futuro, l'idea che interventi come questo siano la soluzione dei problemi, dimenticando invece che sono la causa di alcuni dei più grandi problemi che abbiamo.

Maria Claudia Peretti

presidente della sezione di Bergamo di Italia Nostra Onlus