

"Parcheggio di via Fara: convenzione da rivedere"

Esponenti di Italia Nostra e della associazione per Città alta e i colli hanno incontrato il sindaco di Bergamo e alcuni assessori, ai quali hanno consegnato una lettera aperta contenente considerazioni e proposte finalizzate a contribuire ad una soluzione della questione relativa ai nuovi parcheggi che dovrebbero essere realizzati, l'uno sotto l'ex parco faunistico, con accesso da via Fara, e l'altro in via Baioni, con accesso meccanizzato a Città alta.

Come ritenuto anche dal consiglio della circoscrizione n.3 con un documento approvato all'unanimità, nella lettera si evidenzia la contraddizione tra le previsioni del piano particolareggiato di città alta, che assegna al parcheggio di via Fara la sigla P1, che significa "*articolare l'offerta di aree per la sosta pertinenziale per la residenza e le attività in città alta*", e la convenzione sottoscritta dopo l'adozione del piano, che, al contrario, prevede che 110 posti siano liberamente fruibili dall'utenza generica. Viene quindi formulata la proposta di rinegoziare la convenzione e dare priorità alla realizzazione del parcheggio di via Baioni, previsto dal piano regolatore. Lo scopo è quello di trovare una soluzione che consenta di realizzare il nuovo parcheggio nel rispetto delle previsioni del piano particolareggiato, senza privare la Pubblica amministrazione, per il periodo di ben 29 anni dal collaudo, del potere di adottare i provvedimenti ritenuti più opportuni, nell'interesse pubblico, in materia di accesso e pedonalizzazione di Città alta.

La rinegoziazione della convenzione è nell'interesse anche della società concessionaria, che ha sottoscritto la convenzione medesima pur sapendo (o dovendo comunque sapere, perché il piano adottato era stato pubblicato) che essa era in contrasto con uno strumento urbanistico in fase di salvaguardia e quindi assumendo le relative responsabilità, che non può oggi scaricare solo sul Comune. Poiché la convenzione era stata firmata da due parti consapevoli, nessuna delle due può oggi contestare responsabilità all'altra o pretendere risarcimenti. Va anche considerato che il Piano territoriale dei Colli di Bergamo (in vigore ben prima della sottoscrizione della convenzione), con l'art.16.5, esclude che nell'ambito di Città alta possano essere realizzate nuove costruzioni o opere di urbanizzazione, fino a quando non sia vigente il Piano particolareggiato. Lo scopo della norma è evidentemente quello di garantire che le nuove iniziative edificatorie siano coerenti con le previsioni del piano, anche per quanto riguarda la destinazione. Cosa che non avviene con l'attuale testo della convenzione..

In ogni caso la rinegoziazione della convenzione, confidando nella disponibilità di entrambe le parti, appare l'unico modo per superare la situazione di stallo che si è creata.. Al riguardo andrà tenuto presente il fatto che il bando di gara relativo alla realizzazione del parcheggio di via Baioni rischierà di andare ancora deserto fino a quando risulterà consentito l'accesso indiscriminato a Città alta, 24 ore su 24, da Porta Garibaldi, per accedere al parcheggio di via Fara. E' evidente che, in tale situazione, non risulterà affatto conveniente, dal punto di vista della finanza privata, la costruzione di un parcheggio esterno alle Mura, in funzione della risalita a Città alta, quando sarà possibile a chiunque recarsi direttamente entro la cinta muraria con la propria auto privata.

Per superare l'ostacolo la lettera consegnata al sindaco ipotizza un collegamento tra i due progetti di parcheggio, in modo tale da rendere l'intera operazione maggiormente appetibile anche per la finanza privata. Una ipotesi di soluzione potrebbe trovarsi nella nuova legge urbanistica regionale, che consente ai privati di realizzare direttamente su aree di loro proprietà opere di pubblica utilità (come sarebbe il parcheggio di via Baioni). L'amministrazione comunale, da parte sua, potrebbe assumersi l'onere di realizzare la risalita meccanizzata, come condizione fondamentale sia per l'economia di intervento della parte privata sia per realizzare la pedonalizzazione di città alta. Cosa che garantirebbe l'accessibilità entro le mura ai residenti e aventi diritto, mentre i mezzi pubblici garantirebbero l'accessibilità agli esterni, durante tutto l'anno.

Carlo Simoncini

(pubblicato su "La Voce di Bergamo" n.34 del 7 ottobre 2005)