la Rassegna.it
Fondata nel 1906

10 Maggio 2016

Piano sosta, per ora è solo una tosatura con promesse troppo vaghe

Ha scomodato la parola “coraggio” l’assessore alla Mobilità del Comune di Bergamo, Stefano Zenoni, nell’annunciare le modifiche al Piano della sosta. E in effetti ci vuole davvero un bel coraggio a definire “l’Area C di Bergamo” una serie di misure che rappresentano nulla più che una tosatura degli automobilisti, residenti o provenienti da fuori. Un pacchetto di aumenti (compresa l’introduzione di una nuova gabella) a fronte del quale non si garantisce alcunché se non vaghe promesse di investimenti sulla “mobilità sostenibile”.

E dire che proprio su queste colonne, partendo dal riconoscimento del valore dell’assessore, ci eravamo permessi di sollecitare un intervento del Comune su una materia da troppo tempo lasciata nel limbo per mere preoccupazioni elettorali. “Stiamo lavorando” era l’assicurazione che filtrava da Palazzo Frizzoni. Ci si aspettava di veder spuntare qualcosa di importante, di veramente innovativo, di realmente coraggioso (perché la materia è incandescente, le corporazioni degli automobilisti e dei commercianti sono temibili). E invece, cosa salta fuori? Un aumento del costo dei parcheggi, una estensione del pagamento anche nei giorni festivi, l’introduzione del pagamento anche per il parcheggio dei residenti nelle strisce gialle.

Anche un bambino non particolarmente sveglio capisce che si tratta di una manovra fiscale (da tassazione indiretta) mascherata da Piano della sosta. Una pesca a strascico infiocchettata da parole e paragoni che ad una prima e banale analisi critica mostra la corda. E' il modo stesso utilizzato dall'assessore Zenoni e dal sindaco Giorgio Gori a legittimare i dubbi. Già tirare in ballo Milano e l'Area C rappresenta una pura mistificazione. Il provvedimento milanese è una "congestion charge", cioè un pedaggio che si fa pagare a chi entra in una determinata area quale contropartita per l'inquinamento che provoca circolando. Non ha nulla a che vedere con la sosta (a questa, semmai, si aggiunge). Nella velina distribuita ai giornalisti (che se la sono bevuta senza colpo ferire, ahinoi), si dice che i residenti a Milano hanno diritto a 40 accessi gratis all'anno (oltre pagano 2 euro ad ingresso). Non si dice, perché qui cascherebbe l'asino, che i residenti non pagano la sosta nelle strisce gialle. Ergo, se si muovono all'interno dell'Area C oppure se non utilizzano l'auto per andare al lavoro oppure ancora se la utilizzano ma al di fuori degli orari di pedaggio, non sono tenuti al pagamento di alcunché. Assessore Zenoni, ci spiega dove sta la similitudine con le misure che lei vorrebbe adottare?
Il paragone con Milano è improvvido per almeno un'altra ragione. Come chiunque si sia recato almeno una volta nella vita sotto la Madunina, raggiungere il centro con i mezzi pubblici è un giochetto da ragazzi da qualsiasi zona si voglia partire. Perché ci sono parcheggi di attestamento, linee di metropolitana e di tram che consentono di spostarsi in tempi rapidi senza dover necessariamente ricorrere al mezzo privato. A Bergamo non c'è nulla di tutto ciò. Non c'è la metro, ma nemmeno quei due-tre parcheggi di interscambio – che pure sono stati realizzati – sono stati serviti da corsie preferenziali, conditio sine qua non per renderli utili. Aumentare i parcheggi di per sé non servirà a tenere lontane le auto dal centro di Bergamo se non si offriranno reali ed efficienti alternative.

Ed è qui la maggiore criticità del Piano presentato dal Comune (senza dire che sono stati forniti paragoni con un pugno di città utili solo al caso proprio, vere eccezioni in un panorama che offre situazione di segno diverso, con tariffe dei parcheggi più basse e nessun pagamento della sosta dei residenti, Brescia docet). Da un lato, prendendo per buoni i numeri forniti da Palazzo Frizzoni, si incasseranno 650 mila euro (a fronte di un introito complessivo attuale di 3 milioni di euro, quindi una stangata del 20 per cento), dall'altro si parla di "accelerazione della mobilità sostenibile", bike e car sharing per intenderci. Un po' poco e un po' troppo vago, come reinvestimento. Per la verità, c'è anche un vago accenno al metrobus. Ottimo, se non fosse che il progetto è sul tavolo del sindaco e dell'assessore da parecchi mesi ma da lì non esce. Forse, tirarlo fuori in concomitanza con l'annuncio della tosatura sarebbe stato un segno manifesto della volontà di non limitarsi ad agire sulla leva fiscale. E comunque, è arrivato il tempo di mostrarlo e, soprattutto, di metterlo in cantiere. Insieme, se ne esistono nei cassetti del Palazzo, ad altri progetti che incidano sul sistema della mobilità cittadina.
Sosta e viabilità non sono due compartimenti stagni. Anzi, l'uno è molto condizionato dall'altro. E se si interviene solo su una gamba, il risultato è di ritrovarsi alle prese con un'anatra zoppa. Si fa contento il cassiere, certo, si dà una bella sistemata al bilancio così da gonfiare il petto dicendo che non si aumentano le tasse (quelle dirette…). Ma non si raggiunge di sicuro l'obiettivo di rendere, come si dice nelle premesse, la città più vivibile.