

Vivibilità e parcheggi legali a Napoli

Napoli, come tutte le città di mare circondate da alture (Genova, Amalfi, ecc.), ha il grave problema della carenza di spazio. Sarebbe, quindi, opportuna una gestione integrata della superficie e del sottosuolo mediante una pianificazione pro-attiva.

Premessa: carenza di spazio	1
Sottosuolo di Napoli	1
Parcheggi sotterranei	2
Carenza di iniziativa e creatività: un esempio	3
Conclusione	4
Letture consigliate	5
Profilo Autore.....	5

Premessa: carenza di spazio

Napoli, essendo racchiusa tra il mare e le colline retrostanti, ha il grave problema della carenza di spazio. Vari articoli pubblicati dalla stampa locale hanno evidenziato questo problema che causa: carenza di parcheggi "legali", traffico caotico, difficoltà a creare e gestire zone a traffico limitato (ZTL)¹.

La carenza di parcheggi "legali" costringe a parcheggiare sia dove non è consentito (marciapiedi, passi carrai, strisce pedonali, ecc.) sia in doppia fila, impedendo così il passaggio a tutti, ma in particolar modo ai più deboli (disabili, anziani, bambini, ecc.), con gravi rischi anche per la sicurezza.

Alla carenza di parcheggi "legali" si abbina il proliferare di parcheggi abusivi², entrambi influiscono negativamente sulla sicurezza e sul traffico già caotico per conto suo. Tutto ciò ripropone l'importanza di un tema che a Napoli continua ad essere trascurato: il ruolo dei parcheggi "legali" e l'utilizzo del sottosuolo per migliorare la vivibilità della città.

Nelle città europee si scava da tempo, sotto le strade o nelle colline, per realizzare opere sotterranee, le cui strutture in cemento armato sono in grado di sostenere anche la città soprastante (palazzi, strade e piazze con relativo traffico).

- A Milano, dove non esistono cavità sotterranee, si investe per scavare (sotto le strade) cavità profonde anche 5 piani per costruire parcheggi sotterranei. La Sig.a Moratti³ ha ipotizzato anche la costruzione di una strada sotterranea che attraversi tutta la città da San Siro a Linate.
- A Zurigo hanno trasformato in parcheggi i rifugi antiaerei che erano stati costruiti, tra le due guerre mondiali, scavando sotto il centro della città. In altri Cantoni svizzeri hanno costruito autostrade sotto le città.

Sottosuolo di Napoli

Il sottosuolo di Napoli⁴ è composto principalmente da materiali piroclastici emessi dal sistema vulcanico locale in differenti epoche.

Il tufo e la pozzolana presenti nel sottosuolo hanno svolto un ruolo fondamentale nello sviluppo della città di Napoli. Infatti, fino agli inizi del 20° secolo, la maggior parte delle costruzioni è stata realizzata con blocchi di tufo e con malte realizzate utilizzando la pozzolana. Questi due materiali erano estratti dal sottosuolo cittadino o da cave presenti nelle immediate vicinanze.

¹ La funzione delle ZTL è quella di limitare il traffico in alcune aree particolari per aumentarne la fruibilità da parte dei cittadini e garantire la loro sicurezza. Ma affinché una ZTL possa funzionare è necessario realizzare adeguati parcheggi nelle adiacenze.

² Vedere: articolo «Racket della sosta» pubblicato da Il Mattino del 17/11/2008; News riportata dal Corriere del Mezzogiorno di Venerdì 12 Dicembre 2008 circa il sagrato del Duomo di Napoli trasformato (per necessità ?) la sera del 10/12/2008 in un parcheggio abusivo.

³ All'epoca Sindaco di Milano

⁴ Le informazioni sulla storia del sottosuolo di Napoli sono estratte da: "Il sottosuolo di Napoli tra tecnica e storia", intervento dell'Ing. Stefano Aversa alla riunione Rotary Club Napoli del 16 Ottobre 2007

La presenza del tufo nel sottosuolo ha permesso anche la realizzazione di cavità e gallerie, scavate per varie finalità (es.: ipogei, luoghi di culto, cave, acquedotti, gallerie, ecc.).

Molto interessante è la rete degli acquedotti iniziata in epoca romana e sviluppata durante il periodo Angioino, con la costruzione dell'acquedotto del Bolla, e nel periodo spagnolo, con l'acquedotto del Carmignano. Prima dell'introduzione dell'acquedotto in pressione, tutti i palazzi cittadini ai piedi della collina del Vomero prelevavano l'acqua da cisterne sotterranee scavate sotto gli edifici lungo il tracciato degli acquedotti.

Nel corso dei secoli molte delle cavità hanno cambiato destinazione d'uso. In particolare, durante la seconda guerra mondiale, alcune di esse sono state trasformate in rifugi antiaerei.

Nel dopoguerra, si era persa memoria di molte cavità ma, al termine degli anni '90, è stata realizzata un'indagine che ha permesso di identificare e classificare un gran numero di cavità, realizzando un database dal quale è possibile reperire informazioni e dati (localizzazione, planimetrie, sezioni, foto).⁵

Il sottosuolo è una ricchezza per la città. Lo è stato nel passato e potrà esserlo anche nel futuro con interventi finalizzati al riuso delle cavità esistenti per finalità pubbliche come

- costruzione di parcheggi sotterranei;
- realizzazione di infrastrutture di trasporto sotterraneo.

A titolo di esempio si possono citare due recenti casi:

1. realizzazione della multisala Warner e dei sottostanti parcheggi nella cavità dove nel dopoguerra era stato realizzato il cinema Metropolitan;
2. costruzione di un parcheggio multipiano nella Cavità Morelli.

In tutti i casi di riuso delle cavità, indagini accurate e modelli di simulazione al computer permettono di valutare le condizioni di sicurezza dell'opera, di prevedere le conseguenze in superficie e di progettare interventi necessari per stabilizzare e rinforzare l'ammasso tufaceo.

Purtroppo, nella maggior parte dei casi le cavità sotterranee di Napoli sono inutilizzate o riconvertite abusivamente in discariche e fogne⁶, senza alcuno studio preliminare sulle possibili conseguenze di inquinamento.

A Napoli "È infatti usanza antica e notissima che le tubazioni fecali di interi palazzi, anche recenti, vengano immesse nelle cavità per risparmiare il costo degli allacciamenti alle fognature, e anche per il timore che essendo queste insufficienti rispetto all'intensissima edificazione si debbano sostenere le spese per l'adeguamento. È usanza antica e tuttora perdurante aprire il tombino nel cortile e rovesciarvi dentro i materiali di risulta delle ristrutturazioni negli appartamenti, con risparmio del trasporto alla discarica. Altrettanto antica, ormai quasi quarantennale, è la pubblica denuncia di tali abusi, senza che vi siano conseguenze sul piano giudiziario, e neanche su quello amministrativo."⁷

Parcheeggi sotterranei

I parcheggi sotterranei sono oggi l'unica possibilità per decongestionare le strade dalla presenza di auto parcheggiate, spesso anche illegalmente, e rendere il traffico più scorrevole, meno caotico ed inquinante.

L'assessore ai Lavori Pubblici e Infrastrutture del Comune di Milano afferma (28/05/2008) che "Il sottosuolo è l'unica risorsa seria che abbiamo per riappropriarci di spazi vitali e realizzare quello che i cittadini desiderano: strade sicure, aria non inquinata, verde, piste ciclabili, spazi per i bambini più puliti e soprattutto meno auto"⁸. A Napoli questo tema sembra essere poco sentito: si effettuano interventi in superficie, modificando la viabilità, ma le questioni di fondo (carenza di spazio ed abusivismo) rimangono irrisolte.

⁵ Studio condotto da C.U.G.Ri. (gruppo coordinato dal prof. Evangelista) e dal Comune di Napoli (Commissione sottosuolo coordinata per molti anni dal prof. Pellegrino e l'Ufficio Sottosuolo sotto la direzione dell'ing. Lombardi)

⁶ News di vari media sul degrado del sottosuolo, tra cui alcuni articoli menzionati nella sez. "Letture consigliate"

⁷ Fonte: [http://corriereedelmezzogiorno.corriere.it/napoli/notizie/cronaca/2008/14-novembre-2008/cosi-fogne-palazzi-
napoli-finiscono-cavita-sotterranee-140707845690.shtml](http://corriereedelmezzogiorno.corriere.it/napoli/notizie/cronaca/2008/14-novembre-2008/cosi-fogne-palazzi-napoli-finiscono-cavita-sotterranee-140707845690.shtml)

⁸ Fonte:

[http://www.comune.milano.it/portale/wps/portal/searchresultdetail?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/Con
tentLibrary/giornale/giornale/tutte+le+notizie/infrastrutture+lavori+pubblici/lav_pubb_parking-convenzione](http://www.comune.milano.it/portale/wps/portal/searchresultdetail?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/ContentLibrary/giornale/giornale/tutte+le+notizie/infrastrutture+lavori+pubblici/lav_pubb_parking-convenzione)

La situazione è diversa non solo a Milano ma anche a Torre del Greco dove la Giunta ha approvato (28/2/2008) il progetto preliminare per un parcheggio interrato da 320 posti auto.⁹ Un'opera da realizzare, in "project financing" con fondi privati, per risolvere la carenza di parcheggi e snellire il traffico nel centro. A breve dovrebbe essere pubblicato il bando. In pratica, un comune della provincia è più innovativo di Napoli nel creare "valore per i cittadini". Valore è la differenza tra i benefici ricevuti e i problemi da affrontare nel vivere o fare impresa in loco.

Nel caso di "project financing", il Comune cede per 90anni le aree interrate dove sorgeranno i parcheggi. Sono necessarie delle linee guida (tecniche e giuridiche) per la stipula di convenzioni con gli imprenditori. Devono essere regole chiare, esaustive e semplici da interpretare al fine di:

- 1) tutelare i cittadini, siano essi utenti temporanei, acquirenti di box o semplicemente residenti del quartiere interessato;
- 2) aiutare gli imprenditori e l'Amministrazione a svolgere al meglio il loro rispettivo compito.

L'obiettivo è:

- garantire il massimo della qualità delle opere;
- rispettare i tempi dei lavori;
- ridurre al minimo le possibilità di contenzioso sul territorio;
- coinvolgere attivamente i cittadini, mediante informazione (chiara, aggiornata in tempo reale, facilmente accessibile) e possibilità di acquisto box;
- ridurre il più possibile i disagi per residenti e commercianti.

Il Comune di Milano ha approntato uno schema di convenzione¹⁰ che prevede tra l'altro anche:

- a) copertura assicurativa, a carico dell'imprenditore, per ogni evenienza di danno fino a 10 anni dopo la fine dei lavori;
- b) Comitati di Vigilanza pagati dal Comune, con il compito di vigilare sui tempi, sulla coerenza e sulla conformità dei lavori al progetto per il quale è stata rilasciata la concessione.

Carenza di iniziativa e creatività: un esempio

Napoli che, a differenza di altre città, ha l'opportunità di poter sfruttare le cavità sotterranee già esistenti, risparmiando buona parte dei costi di scavo, sembra carente di iniziativa e creatività. Le cavità esistenti potrebbero essere utilizzate per realizzare parcheggi sotterranei, necessari per liberare le strade dalle auto parcheggiate anche in doppia fila. Un esempio della mancata valorizzazione del sottosuolo di Napoli è la cavità sotterranea di via Nicolardi.

Nel 2006 avevo letto¹¹ che a Napoli il Comune intendeva spendere otto milioni di euro per riempire la cavità sotterranea di via Nicolardi (novantamila metri cubi di vuoto) con calcestruzzo.

La soluzione che si prospetta mi aveva lasciato alquanto perplesso. Il motivo è che mentre in altre città europee si scavava per realizzare opere sotterranee (parcheggi, strade, metropolitane, passanti ferroviari, ecc.) a Napoli si programmava di investire semplicemente per ostruire cavità sotterranee preesistenti senza pensare minimamente di sfruttare l'opportunità che si presenta: costruire una nuova opera sotterranea, risparmiando buona parte dei costi di scavo.

Se la notizia era esatta ("Questa caverna assomiglia a una cattedrale gotica, a cinquanta metri di profondità.", "La cava - dell'ampiezza di novantamila metri cubi e che si estende per più di cinquemila metri quadri -", fonte: pag. 41 de Il Mattino del 21 Ottobre 2006), non si trattava di un semplice pozzo ma di una cavità con cubatura e superficie interessanti. Si poteva riutilizzare per costruire un parcheggio sotterraneo (risparmiando parte dei costi di scavo) e decongestionare le strade dalle auto parcheggiate. Otto milioni di euro (circa 16 miliardi di lire) potevano essere meglio utilizzati se investiti nella costruzione di un parcheggio sotterraneo con strutture in cemento armato in grado di sostenere anche la strada (via Nicolardi) con il relativo traffico.

Avevo anche segnalato (25/10/2006) l'idea alla Sig.a Iervolino¹² che mi aveva fatto rispondere da Giuseppe Contino: «La sua mail è stata inoltrata all'assessorato alla Difesa del Suolo. Eventuali ulteriori

⁹ Vedere articolo: "Un parcheggio sotterrato nell'area della villa comunale torrese" La Torre, 26 Novembre 2008, pag. 2

¹⁰ Fonte: sito web Comune di Milano

¹¹ a pag. 23 de Il Mattino del 23 Ottobre 2006

¹² all'epoca Sindaco di Napoli

notizie che dovessero pervenirci in merito, Le saranno prontamente trasmesse». Da allora non ho più saputo nulla.

Casualmente, in Ottobre 2008 ho trovato nel sito web del Comune un documento relativo al Consiglio Comunale del 24/11/2006.¹³ A pag. 4 si legge che un assessore, in risposta ad un'interrogazione, comunica che: 1) il parcheggio «Si, in teoria si può fare»; 2) «Se dovessero esserci, da parte di privati, da parte di soggetti interessati manifestazioni di interesse, ..., siamo pronti a prenderli in considerazione. Però, dico che, in questo momento, la volontà dell'amministrazione è quella di andare al riempimento della cavità, se il Governo, attraverso Bertolaso, ci consentirà di farlo».

Conclusione

A Napoli la domanda di parcheggi «sicuri» esiste¹⁴ mentre l'offerta «legale» è carente. Non si può vincere la sfida della vivibilità, del decoro e della sostenibilità delegandola sempre alle politiche nazionali o comunitarie. Lo Stato dovrebbe garantire sicurezza e legalità sul territorio. La PAL (Pubblica Amministrazione Locale) la riduzione degli altri disagi da affrontare per vivere e/o fare impresa in loco. Gli imprenditori il resto.

Il Comune di Napoli potrebbe trarre spunto da quanto già realizzato in altre città sia italiane sia europee e confrontando i pro e i contro elaborare un progetto utile per Napoli. A lavori ultimati, andrà imposto il divieto di sosta nelle zone adiacenti il parcheggio mediante un controllo efficace di tale disposizione.

Sarebbe anche opportuno prevedere, sin dall'inizio, un piano di recupero per i parcheggiatori abusivi (o i loro figli) per metterli in condizione di procurarsi un reddito "legale" a fronte di una prestazione "reale" di lavoro. Il recupero di energie dall'illegalità (non solo i parcheggiatori abusivi) è un obiettivo ambizioso che coinvolge più attori (Pubblica Amministrazione, Imprenditoria legale, Curia, Volontariato, ecc.) e richiede una strategia condivisa.

Spero che a Napoli esistano ancora

- capacità imprenditoriali,
- capitali e voglia di investire in loco,
- competenze tecniche

in grado di collaborare con la PAL su questi temi.

Gli imprenditori e i professionisti (ingegneri, architetti, geologi, speleologi, manager) dovrebbero diventare protagonisti di una rivoluzione dal basso mediante un insieme di proposte e progetti puntuali e diffusi. L'obiettivo è realizzare interventi concreti, orientati al bene comune di tutta la comunità.

Oscar Pallme

Milano, 8 Gennaio 2009

(Prima versione: Milano, 5 Gennaio 2009)

¹³ www.comune.napoli.it/flex/cm/pages/ServeAttachment.php/L/IT/D/D.9e5a69a011e6a2016e9d/P/BLOB:ID%3D3571

¹⁴ Racket della sosta, Il Mattino, 17/11/08, pag.28

Letture consigliate

1. Le mani dei clan sul business garage
Giuseppe Crimaldi, Il Mattino, 10 Giugno 2006, pag. 39
2. Cavità di Via Nicolardi
O. Pallme, Il Mattino, Ottobre 2006, Lettere
3. Consiglio Comunale di Napoli, Seduta del 24/11/2006, Risposte alle interrogazioni, pag. 4
4. Il sottosuolo di Napoli tra tecnica e storia
intervento dell'Ing. Stefano Aversa alla riunione Rotary Club Napoli del 16 Ottobre 2007
5. Così le fogne dei palazzi di Napoli finiscono nelle cavità sotterranee
Eleonora Puntillo, Corriere del Mezzogiorno, 14 Nov. 2008
6. Racket della sosta: Fino a 150 euro al mese per parcheggiare sotto casa
Leandro Del Gaudio, Il Mattino, 17 Nov. 2008, pag. 28
7. Cavità sotterranee, facciamone parcheggi e non discariche
O. Pallme, Il Mattino, 20 Nov. 2008, pag. 12, Lettere
8. Napoli deve sfruttare le cavità sotterranee per i parcheggi
O. Pallme, Il Mattino, 29 Novembre 2008, pag. 10, Lettere
9. Sagrato del Duomo trasformato in parcheggio abusivo
Corriere del Mezzogiorno, Venerdì 12 Dicembre 2008
10. Dossier Chiaia, la condotta borbonica è una fogna
Mariagiovanna Capone, Il Mattino, 16 Dic. 2008, pag. 36
11. Vomero, l'isola non funziona. Chiaia, paralisi fino a sera
Paolo Barbuto, Il Mattino, 21 Dic. 2008), pag. 46

Profilo Autore

Oscar Pallme discende da una famiglia tedesco-boema che ha svolto attività con e negli Stati italiani (Trieste, Toscana, Stati Pontifici, Napoli, Palermo) almeno dall'inizio del 18° secolo.

Ha vissuto a Napoli sino al 1975 e poi a Manchester, Milano e Zurigo.

In qualità di consulente di direzione, opera nelle aree Business Strategy, Marketing & Sales, International Business. Prima del 1998 ha operato come manager e maturato esperienze aziendali in campo internazionale presso importanti gruppi multinazionali operanti nel settore Business-to-Business.

Per maggiori dettagli: [http://www.confindustria.it/docixi.nsf/\(all\)/7A8F36978E7EC514C125722600378B61](http://www.confindustria.it/docixi.nsf/(all)/7A8F36978E7EC514C125722600378B61)