

IL GIRONE INFERNALE DEI PARCHEGGI BLU A TERAMO

È di qualche giorno fa la notizia che il riequilibrio del piano economico finanziario per la gestione dei parcheggi a pagamento, sottoscritto dall'amministrazione con il concessionario Easy Help, prevede, a meno di un anno dall'avvio della nuova gestione, l'azzeramento del canone da corrispondere al Comune per il 2022 e il 2023, a motivo di:

- «un incremento esponenziale dei cantieri in centro storico... nonché dei vari bonus di legge» che hanno comportato l'occupazione di suolo pubblico riducendo il numero di stalli a disposizione;
- l'applicazione di tariffe differenti rispetto alle indicazioni riportate nel bando di gara per il servizio.

Ci chiediamo se tali ragioni possano considerarsi fondate e, soprattutto, legittime.

1) Stalli. È possibile ritenere che la riduzione dei posti auto gestibili dalla Easy Help sia dovuta, non tanto ai motivi addotti dall'Ente e dal gestore, quanto, invece, ad una diversa realizzazione degli stalli, sia nel numero che nella tipologia, rispetto al progetto approvato?

A titolo puramente esemplificativo consideriamo due casi. Il primo, Via Savini, nel tratto compreso tra Via S. Antonio e Piazza del Carmine: il progetto a base di gara prevedeva la realizzazione di n. 25 stalli blu, ma, di fatto, ne sono stati tracciati soltanto 12. Il secondo caso, Via Paris: n. 9 stalli blu di progetto e zero tracciati, non risultando ad oggi, peraltro, nessuna area di cantiere. Qual è il motivo? Probabilmente un dietro front dell'amministrazione, a causa delle proteste dei cittadini residenti, già esasperati per l'estrema difficoltà nel riuscire a trovare parcheggio in zona, per l'ennesima trasformazione di posti da liberi in posti a pagamento.

2) Le tariffe. La questione potrebbe addirittura diventare paradossale. È l'amministrazione stessa, infatti, a chiedere la riduzione dei costi orari previsti, subito dopo l'affidamento al concessionario, anche in questo caso a seguito di intense polemiche e proteste scoppiate contro l'applicazione di prezzi decisamente superiori a quelli delle altre città. Probabilmente, di fronte all'evidenza dei numeri, ancora una volta la Giunta comunale ha dovuto fare un passo indietro, ignorando però gli effetti deleteri che questa situazione avrebbe potuto generare nell'equilibrio economico finanziario.

È possibile ritenere che il project financing in oggetto, che ha lo scopo fondamentale di offrire un servizio di gestione dei parcheggi a pagamento, a fronte di una utilità economica anche per il Comune, si fondi sulle specifiche tipologiche e numeriche di tre elementi principali: i parchimetri, gli stalli di sosta e le tariffe, oltre che, in questo caso, il riassorbimento dei lavoratori "ex Tercoop".

Ora ci chiediamo nuovamente: come è possibile che le caratteristiche indicate nel bando di gara di tutti e tre gli elementi, ovvero parchimetri, stalli e tariffe, sulla base dei quali la commissione ha giudicato e attribuito una valutazione sulla bontà del progetto, siano differenti da quelle messe subito dopo in esercizio?

Riteniamo che un Comune non debba utilizzare il suolo pubblico allo scopo di guadagnare dai cittadini, come siamo altrettanto convinti che l'unico scopo di affidare la gestione della sosta a pagamento ad un privato sia quella di ricavarne un introito, per poi re-investirlo in opere di pubblica utilità e sicurezza stradale, nonché di favorire i principi di rotazione e limitazione della sosta nei centri storici. Ma se viene meno il presupposto di un ricavo annuale, qual è il senso del parcheggio a pagamento? Sarebbe bastato, ad esempio, istituire parcheggi con disco orario.

Ora la domanda è: come poteva non sapere un Sindaco, capace ed esperto in materia – ricordiamo che allora, quando era consigliere di opposizione, stigmatizzava la questione del parcheggio di Piazza Dante indossando una maglietta – che variando in diminuzione il numero di parcheggi e le tariffe, il gestore chiederà indietro quei denari di mancato guadagno?

3) Abbonamenti e gli sconti per i residenti. La situazione è ancora più allarmante di quanto si possa ipotizzare, dato che questa amministrazione comunale annuncia l'altra rivoluzione della sosta a pagamento: gli abbonamenti e gli sconti per i residenti. Nella presentazione alla Città, la *slide* riportava testualmente «ABBONAMENTI PER TUTTI: ABBONAMENTI IN CENTRO STORICO – 80 €/MESE (SGRAVI RESIDENTI) – Largo Madonna delle Grazie, Via Madre Teresa di Calcutta, Corso Porta Romana, Via Riccitelli, Via Beccaria». Tralasciamo il fatto che sembra ripetitivo citare Via Madre Teresa di Calcutta e Via Beccaria, che insistono entrambe sulla stessa area, quella di Largo Madonna delle Grazie per l'appunto, quasi a volere amplificare l'entità dell'offerta; l'aspetto più rilevante è, che delle cinque citate, stante al riferimento ufficiale che è la tavola del piano particolareggiato del centro storico di Teramo, solo Corso Porta Romana si trova effettivamente all'interno della perimetrazione dello stesso centro storico: quindi, Carissimi Cittadini residenti in tutto il centro storico di Teramo, sappiate che potrete abbonarvi, alla modica cifra di 80 €/mese, nei soli 31 stalli previsti in Corso Porta Romana!

Veniamo ad una delle altre questioni più spinose: gli sconti per i residenti. Dalle numerose interviste e spiegazioni rilasciate alla stampa da parte dell'assessore al ramo, si evince che questi dovrebbero determinarsi in base agli incassi del canone che l'Ente riceverà dal gestore, ovvero a non meglio precisate altre risorse (!), anche in funzione di altrettanto non meglio specificate condizioni economiche dei residenti.

Quindi ci sembra di capire che gli annunciati sgravi per i residenti, ad oggi, non esistono e, probabilmente, potrebbero non esistere mai, a meno che il Comune non sborsi altre differenze di tasca sua (cioè con i soldi

dei cittadini stessi)! Vediamo il perché. Gli abbonamenti a 80 €/mese non erano previsti nell'affidamento della concessione, motivo per il quale il gestore chiederà indietro altri soldi per il mancato guadagno rispetto ad una occupazione con tariffa oraria prevista dal progetto; gli incassi derivanti dal canone concessorio ed occorrenti, secondo l'assessore, per pagare gli sconti, semplicemente non esistono perché sono state variate dall'amministrazione le condizioni del capitolato che, a loro volta, hanno prodotto un mancato guadagno.

4) Dimensioni degli stalli. Questi stalli che paghiamo e che paghiamo profumatamente due volte, saranno almeno comodi e rispettosi delle regole e norme di buona tecnica? Da progetto, indubbiamente. Previste e stipulate le misure di 2,5 x 5 metri per gli stalli "a pettine" o "a spina" rispetto alla carreggiata. Da realizzazione invece no. Si scomoda al riguardo un decreto ministeriale per insistere (ma perché?) nella erronea e incomprensibile posizione per cui vanno bene misure ridotte ed esigue rispetto allo standard, come nel caso di Piazza Verdi. A tal proposito, occorre precisare che il D.M. del 2001 fissa i limiti delle misure da garantire, con la precisazione essenziale – e sempre omessa nei numerosi sforzi fatti per giustificare la questione – che "le dimensioni indicate sono da intendersi come spazi minimi, liberi da qualsiasi ostacolo, occorrenti per la sicurezza delle manovre". Come si può pensare di riuscire a scendere da un SUV di medie dimensioni, che arriva a misurare 222 centimetri specchietti compresi, in uno stallo largo 230 cm, se, invece di un marciapiede ad esempio, trovassimo un altro veicolo parcheggiato a fianco? Ecco perché, in questi casi, e non solo, dovrebbero essere tracciati nella misura di 2,5 m di larghezza, come di consuetudine avviene sempre, a maggior ragione laddove si paga per parcheggiare. Se pensiamo, infine, che gli stalli a misura minima discendano anch'essi dalle continue variazioni progettuali che questa amministrazione ha richiesto al concessionario, il giorno dopo della firma del contratto, e che sono dunque sempre necessarie per evitare ulteriori esborsi a carico del Comune (cioè dei teramani), il dado è tratto!

5) Lo strano caso di Piazza Verdi. Secondo l'assessore di riferimento, circa le polemiche su Piazza Verdi si "sarebbe rasentato il ridicolo", in quanto le contingenze occorse nella piazza giustificerebbero il mancato rifacimento della segnaletica orizzontale, anche "a causa di lavori in corso per la rete gas". Ciò che, purtroppo, potrebbe essere avvilente è ben altro e cerchiamo di sintetizzarlo:

- a) Il gestore dei parcheggi non riesce a tracciare a terra tutti gli stalli previsti da progetto in Piazza Verdi, compresi quelli per diversamente abili, carico/scarico e donne in gravidanza, perché lo spazio disponibile è ridotto dalla presenza dei gazebo per i commercianti del mercato coperto, "sfrattati" da tanto, troppo, tempo e sistemati lì fuori in modo del tutto approssimativo;
- b) Non ha trovato collocazione nella attigua Via Cameli, come era previsto nel progetto, neanche il doppio stallo per ricarica veicoli elettrici, che "finisce" sopra il carico/scarico merci della adiacente Via Savini! Questo, probabilmente, anche a causa del fatto che, in Via Cameli, questa amministrazione ha sistemato nel frattempo anche gli altri commercianti del mercato del sabato; una collocazione infelice, in spazi davvero ristretti, dove i commercianti sono spesso costretti a parcheggiare i loro mezzi con gli pneumatici sopra alle griglie di areazione poste sul marciapiede, non idonee a sopportarne il peso, tanto e vero che si è anche dovuto provvedere alla loro riparazione. Come finisce la vicenda? Vengono disegnati solo gli stalli blu e, per mantenerne lo stesso numero di progetto, sono ristretti da 2,5 a 2,3 metri;
- c) Lo stallo per il carico/scarico di Via Savini aveva trovato la sua ultima ed ennesima collocazione dinanzi all'ex negozio Regalcasa, dopo essere stato spostato più volte e sempre (immaginiamo) a spese dei Teramani (poiché una nota pasticceria ubicata nella via aveva vinto, contro il Comune, il ricorso al Tar, il quale ne disponeva la cancellazione dall'area prospiciente il locale, compresa la condanna al pagamento delle spese legali). Ebbene, è davvero singolare pensare che, dopo pochi giorni, arrivi qualcuno a disegnare sopra tale stallo anche quello per ricarica elettrica (mai attivato), creando il primo caso al mondo di stallo ibrido (merci/ricarica) non funzionante!
- d) Per quanto riguarda i lavori di scavo per il passaggio dei sottoservizi, le domande sono altre. Prima ancora della rete gas, la zona di S. Maria a Bitetto è stata interessata dai numerosi e successivi lavori da parte di Open fiber, Telecom, Enel e Ruzzo, sia per motivi urgenti che programmati; come mai questi non vengono mai completati con un adeguato e definitivo ripristino della sede stradale? Come è possibile che, a distanza di anni da tali interventi, il Comune continui a "mettere le pezze", a spese proprie, sopra il ripristino temporaneo degli stessi che si deteriora continuamente? Come mai, in Piazza Verdi, si traccia la segnaletica nuova e tanto attesa, sopra a delle vere e proprie "voragini", pronte ad accogliere l'utente pagante che scende dall'auto? Benvenuti a Teramo!
- e) Per sovrapprezzo, l'edicola presente a ridosso della chiesa di Sant'Antonio è stata precettata per lo spostamento definitivo proprio in Piazza Verdi, dove andrebbe a ridurre ulteriormente gli spazi destinati al traffico.

Un vero disastro, insomma, in cui il Comune pone a base di gara un progetto, con stalli ampi ed a norma, con un canone preciso ed una corrispondente alea per il concessionario. Non si prevedono a monte, come avviene in tutte le città capoluogo di provincia, le condizioni di sosta per i residenti ed una correlata mobilità sostenibile per assicurare ai negozi del centro adeguata utenza. Poi, una volta aggiudicata la concessione, la si modifica unilateralmente dopo soli pochi mesi, poi la si modifica ancora. Spariscono, ad esempio, persino i posti dedicati

alle donne in dolce attesa, gli stalli ampi e comodi, e, dulcis in fundo, ripaghiamo con i soldi nostri i mancati introiti per residenti che nessuno ha ancora visto.

CONCLUSIONI E PROPOSTA

Spesso si ha l'impressione che si cerchi di amministrare Teramo come "Città chiusa al mondo"; su tanti temi, così come in questo della mobilità, ci sono numerose realtà nel resto d'Italia che hanno affrontato tale argomento da decenni, investendo molto di più di quanto abbia fatto Teramo nell'analizzare e mettere in campo soluzioni che, ad oggi, risultano estremamente evolute ed efficaci. Ciò che più risalta all'attenzione di chi osserva queste altre città, è il punto di equilibrio che si deve raggiungere nella gestione della circolazione e della sosta tra l'interesse dei diversi soggetti coinvolti (cittadini, residenti e non, attività commerciali, turisti, ecc.), fattori economici che riguardano chi la conduce (amministrazione pubblica o concessionari privati) e, non da ultimi, fattori di politiche ambientali.

Se nella vicina Città di Pescara, in pieno centro, si paga un abbonamento per residenti di 15/€ mese senza limitazioni, ci sarà un motivo che giustifichi l'enorme differenza con quanto proposto a Teramo, e cioè 80/€ mese con forti limitazioni e non meglio precisati sconti?

Se nella vicina Città di Ascoli Piceno, il parcheggio residenti costa dai 25/€ annui (abbonamento base) ai 75/€ annui (abbonamento full), perché a Teramo si paga 50/€ all'anno per parcheggiare praticamente di notte, quando i parchimetri non sono attivi, mentre di giorno si sarebbe costretti a pagare una esosa tariffa oraria piena?

Perché nelle altre città le zone Z.T.L. sono conformate in modo da includere anche un'ampia offerta di stalli per la sosta?

Come mai a Teramo non si è mai pensato, diversamente da altre città più virtuose, di introdurre, nelle vie del centro storico, la limitazione ai veicoli più inquinanti? In tanti capoluoghi d'Italia tale limitazione è stata attivata diversi anni addietro, partendo dall'EURO 0, sino ad arrivare all'EURO 5: a Teramo, invece, da questo punto di vista siamo fermi all'ANNO 0!

Perché sempre ad Ascoli Piceno, in pieno centro storico (in Corso Trento e Trieste, a pochi passi da Piazza Arringo) è possibile parcheggiare per tre ore al prezzo di un solo euro e a Teramo occorre il quadruplo?

Il Comune di Teramo, dopo essere stato con le mani in mano per 4 anni senza aver affrontato la problematica della gestione dei parcheggi scoperti a pagamento, è finalmente addivenuto alla stipula di un contratto lo scorso maggio 2022, sulla scorta di un project financing che prevede precisi obblighi.

Immediatamente dopo si è scoperto che la nuova gestione fosse enormemente peggiorativa rispetto a quella precedente, tanto che la stessa Amministrazione è dovuta correre ai ripari chiedendo modifiche unilaterali di contratto e rimodulazioni di PEF, a danno dei cittadini che hanno subito l'innalzamento delle tariffe e l'allungamento degli orari del posteggio a pagamento.

Ne consegue che il fallimento delle politiche di parcheggio sia ampiamente suffragato dai fatti.

Sembra ovvio dover segnalare come sia stato invertito l'ordine delle priorità: logica vuole che dapprima si redigano e approvino il Piano Urbano del Traffico (PUT) e il Piano della Mobilità Sostenibile (PUMS), e solo poi si attui quanto necessario affinché tali piani abbiano compiuta esecuzione ed efficacia.

Nel nostro caso – in maniera quantomeno anomala – il gestore dei parcheggi a pagamento risulta investito del compito di redazione sia del PUT che del PUMS, ma la effettiva attuazione della gestione degli stalli pubblici a pagamento è stata avviata prima che fossero sancite le regole generali che dovranno essere adottate sul traffico veicolare cittadino (comprese le aree pedonali, le Zone a Traffico Limitato e gli eventuali abbonamenti per i residenti).

Pertanto, previa verifica circa la corretta esecuzione degli obblighi contrattuali da parte del gestore sin dall'avvio della concessione in essere (misure e numero degli stalli, adeguatezza dei parchimetri installati, stalli di servizio sociale/commerciale, ecc.), proponiamo una modifica temporanea della politica comunale dei parcheggi scoperti – nelle more dell'adozione dei citati PUT e PUMS – rendendoli integralmente gratuiti con il solo obbligo, laddove necessario, di sosta limitata a tempo tramite disco orario.

La proposta è pienamente sostenibile sia perché il Comune non ha mai tratto l'auspicato guadagno dai propri parcheggi (né durante la precedente gestione, né durante quella attuale), sia perché i lavoratori impiegati nel settore possono trovare certamente migliore collocazione in altri servizi comunali (ad oggi vengono utilizzati soprattutto per apporre gli avvisi di cortesia alle automobili con il tagliando orario scaduto).

Infine, non può essere dimenticato che la situazione di sofferenza che attraversa la città necessita di sostegno concreto per evitare ulteriori danni al tessuto economico e sociale.