



**LEGAMBIENTE**

**Questa piazza non è un parcheggio**

Dicembre 2010

## *Torino - Piazza Vittorio non vuol tornare ad essere un parcheggio*



I torinesi ne vanno orgogliosi perché è la più grande piazza d'Europa interamente porticata. Piazza Vittorio Veneto negli ultimi anni si è affermata sempre più come cuore pulsante della vita notturna cittadina.

Ad innescare il crescente legame tra i torinesi e la piazza è stata senza dubbio la sua pedonalizzazione, avvenuta nel 2006 a ridosso dei Giochi Olimpici Invernali, che ha valorizzato i tratti ottocenteschi dei palazzi che vi si affacciano e favorito l'insediamento dei locali; inoltre, con l'eliminazione dei parcheggi in superficie la piazza ha ritrovato la sua naturale predisposizione a luogo di ritrovo e di aggregazione.

La piazza, soprattutto nelle notti del fine settimana, perde però di colpo tutta la sua armonia subendo l'invasione di centinaia di auto a ridosso delle esedre pedonali. Il parcheggio sotterraneo realizzato insieme alla pedonalizzazione, come previsto dalle associazioni ambientaliste ai tempi della progettazione, funge da attrattore di traffico, innescando un vero e proprio cortocircuito: le trincee di auto in sosta selvaggia e i conseguenti ingorghi bloccano, perfino in piena notte, le linee di trasporto pubblico. Risulta così che il servizio di bus notturni "Night Buster" inaugurato nel 2008 sia sott'utilizzato e i parcheggi d'interscambio ai confini della città restino completamente deserti.

## *Brescia – Piazza Paolo VI assediata dalla macchine*



Piazza Paolo VI, situata nel cuore di Brescia a pochi passi da Piazza Loggia, è ricca dei segni che la storia ha lasciato sulla città. Passaggio del Decumano romano nell'antichità, il largo ospita oggi edifici medievali, dei quali alcuni di inconfondibile stile veneziano. Vi si affaccia il Broletto, antica sede del Comune medioevale ed attualmente sede della Provincia (il cui cortile in acciottolato e lastricato in pietra è "ovviamente" destinato a parcheggio). La Piazza è caratterizzata dalla presenza del Duomo Vecchio in stile romanico e del Duomo Nuovo in stile tardo barocco. Per secoli è stata il centro della vita religiosa della città e ha costituito il sagrato "naturale" per gli importanti edifici di culto presenti. Dopo una battaglia portata avanti dal circolo di Legambiente di Brescia e durata anni, la Piazza era stata quasi completamente liberata dalle auto che fino ad allora la assediavano, ma nel 2008 la nuova giunta comunale, in uno dei primi atti, adottò il nuovo piano di sosta e varò il reinserimento dei posti auto nella piazza. Esempio più unico che raro di "depedonalizzazione". Nello stesso piano sosta si andavano ad inserire parcheggi in ogni spazio libero del centro cittadino, anche a scapito delle corsie preferenziali per gli autobus. In seguito alle proteste dei cittadini la Giunta ha più volte promesso una revoca di tale decisione, ma, ad oggi, le auto continuano ad occupare lo spazio destinato alle persone.

## *Milano – Piazza Sant’Ambrogio, un posteggio nell’area Ecopass*



La basilica di Sant' Ambrogio è una delle più antiche chiese di Milano, la seconda per importanza, e rappresenta ad oggi non solo un monumento dell'epoca paleocristiana e medioevale, ma anche un punto fondamentale della storia milanese e della chiesa ambrosiana. Piazza Sant' Ambrogio è uno dei luoghi simbolo della città, ma la presenza delle auto ne impedisce la fruibilità e cancella la suggestione del luogo. L'amministrazione comunale milanese ha inserito la piazza nel piano parcheggi dall'anno 2000. Contestato da architetti e storici dell'arte, osteggiato da un combattivo comitato di residenti - “L'area è sacra, non può essere adibita ad usi incompatibili col suo carattere storico-artistico”- il progetto, in project financing, è ugualmente sopravvissuto. Il parcheggio sarà composto da 5 piani interrati e ospiterà 581 posti auto, di cui 234 pubblici, 347 per residenti e 70 per motociclisti. A preoccupare, oltre agli scavi in area a vincolo monumentale, è anche la costruzione della rampa di accesso che altererebbe la natura e la qualificazione della piazza. Sant' Ambrogio è una ferita aperta che bisognerebbe chiudere rinunciando ad un posteggio nel cuore dell'area Ecopass, che rischia di aumentare il traffico della zona. Ecopass va trasformato in un provvedimento serio, esteso progressivamente a tutta la città con un ticket minimo giornaliero su tutti i veicoli e senza deroghe, neppure per i diesel euro 4 e 5 senza filtro antiparticolato. Con i proventi derivanti dall'introduzione della congestion charge si debbono finanziare i mezzi pubblici e la mobilità ciclabile. Si potrebbe, in tal modo, fare a meno del progetto "infinito" che, tra promesse e continui rinvii, ha messo a dura prova la pazienza dei residenti delle vie limitrofe a piazza Sant' Ambrogio.

## *Padova - Piazza Caduti della Resistenza, da area verde a parcheggio*

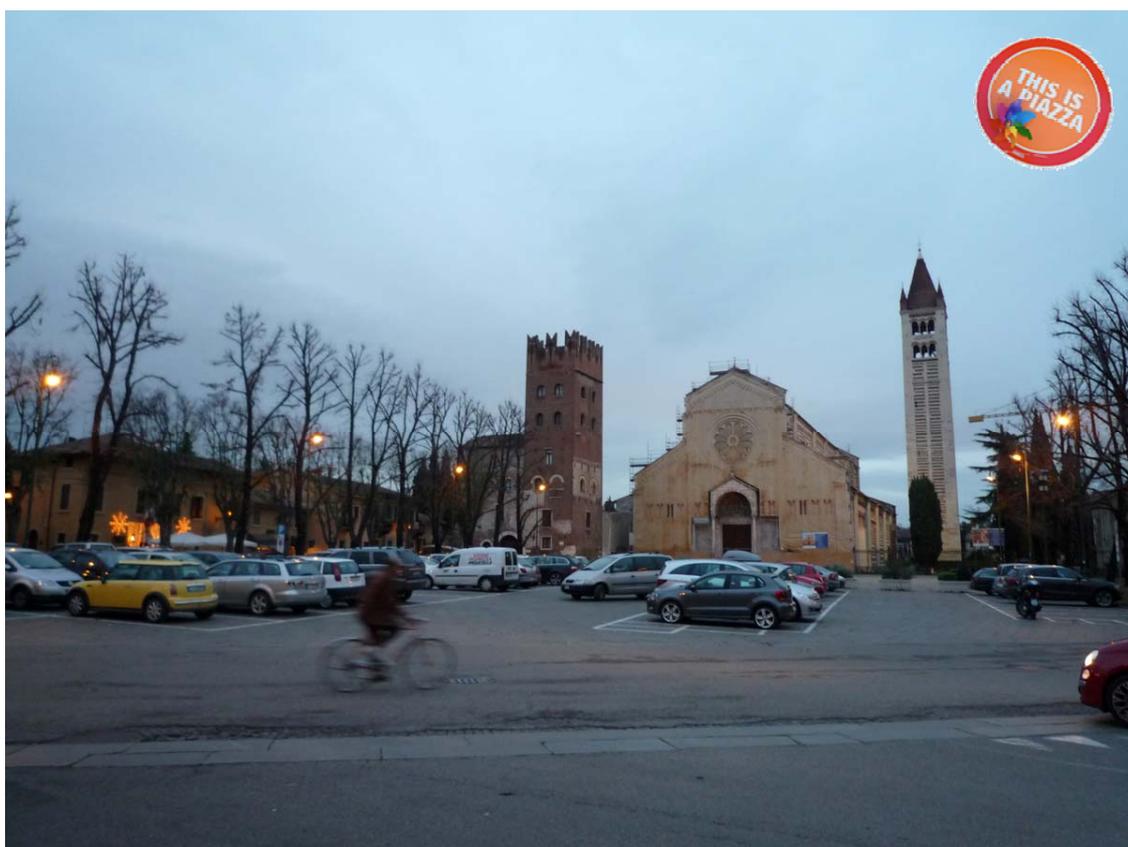


Il nome di questa piazza, assegnatole di recente ed ancora poco utilizzato dai cittadini che continuano a chiamarla Piazza Toselli, è decisamente evocativo. Il largo si trova al centro di un quartiere popolare sorto all'inizio del '900, dove ancora oggi è facile riconoscere le differenze di edificazione fra le case popolari pensate per le famiglie operaie e quelle per gli impiegati. La piazza è posta proprio al limite fra questi due gruppi di edifici. Una grande scritta svetta su un edificio "Quartiere Caduti della Resistenza" ricordando a tutti che in quelle case si costruì l'opposizione al fascismo e che lì sono nati gli ultimi partigiani caduti fra il 28 e il 29 aprile 1945, come ricorda la targa esposta proprio davanti alla sede di Legambiente. Tutt'oggi la maggior parte delle abitazioni sono di edilizia pubblica ed il quartiere è abitato principalmente da anziani, stranieri, e giovani universitari che sfruttano la relativa vicinanza con il centro storico, dove sono dislocate diverse facoltà. Nel 2000, grazie al Contratto di Quartiere, realizzato con la partecipazione dei residenti e finanziato dal Ministero delle Infrastrutture, dalla Regione Veneto, dal Comune e dall'Ater di Padova, l'area è stata interamente ristrutturata. L'intervento urbanistico ha coinvolto anche la piazza centrale e non in modo positivo: era una grande aiuola verde delimitata da due strade, dove i bambini potevano giocare e i giovani ritrovarsi; dove l'erba stemperava i bollori dell'estate. Oggi è totalmente lastricata. E così, da luogo di incontro e di sosta per gli abitanti si sta lentamente trasformando in parcheggio abusivo, mortificando tutto ciò che sta attorno. Sono molti i fattori che potrebbero renderla di nuovo una piazza viva.



**LEGAMBIENTE**

## Verona - Piazza San Zeno, un'occasione persa



La storia di Piazza San Zeno inizia in epoca romana. Secondo la leggenda, in quell'area venne sepolto Zeno, ottavo vescovo di Verona, morto tra il 372 ed il 380 e sul cui sepolcro venne edificata la prima chiesa nel V secolo. Tra il IX e il XIII secolo, accanto alla basilica di San Zeno, capolavoro di arte romanica, si ergeva il monastero più ricco e potente della città, con chiostri, giardini ed orti. Nel XIII secolo la basilica venne ampliata ed in età scaligera venne costruita la torre abaziale sul suo fianco sinistro. Ubicata all'interno delle mura magistrali, ad ovest rispetto al cuore della città, la piazza non presenta grandi variazioni rispetto alla sua condizione originaria, tranne per la pavimentazione che attualmente è in conglomerato bituminoso al pari di una qualsiasi strada carrabile. Legambiente da anni si batte affinché la piazza ritorni ad avere la sua funzione di centralità e di luogo di incontro, ripristinando la pavimentazione originale ed il relativo arredo urbano. Al contrario oggi Piazza San Zeno è un grande parcheggio, a servizio quasi esclusivamente degli abitanti della zona e a nulla sono valsi i tentativi di liberarla da questo fardello che mortifica la straordinaria bellezza della facciata della Basilica. Gli interessi di pochi (commercianti e pigri residenti) non hanno mai permesso interventi auspicati anche da qualche amministratore illuminato. Questi interessi privati oggi sono supportati ancora di più dall'attuale Pubblica Amministrazione che individua in ogni luogo "vuoto" un potenziale parcheggio per le auto. Per Legambiente Piazza San Zeno è l'emblema della battaglia condotta per ampliare il più possibile le ZTL all'interno delle mura magistrali e potenziare il servizio pubblico. Bisogna partire dalla consapevolezza che continuare ad utilizzare ogni spazio cittadino come spazio da adibire a parcheggio è frutto di una visione antiquata ed economicamente perdente. Il turista, ricchezza per la città, cerca l'arte, i monumenti e le piazze, non i parcheggi.



**LEGAMBIENTE**

## ***Bologna - Piazza Aldrovandi ampliamento del centro storico***



Piazza Aldrovandi è situata a ridosso della vecchia cerchia muraria dei Torresotti, all'interno della cinta muraria del XIII-XIV secolo che racchiude la zona con accesso limitato ai veicoli privati, sulla quale vigila l'occhio elettronico SIRIO. Siamo nella zona universitaria di Bologna, da 4 anni soggetta ad interventi di progressiva ciclo-pedonalizzazione per disposizioni contenute nel Piano Generale del Traffico, ancora settoriali e a maglie molto larghe, che porteranno gradualmente ad una significativa riduzione del passaggio di mezzi privati nell'area. L'intento è quello di creare spazi per l'aggregazione e la vita culturale e commerciale, sottraendoli, almeno in parte, al degrado, allo smog e al rumore.

Piazza Aldrovandi, con la sua forma oblunga, i suoi portici, i suoi alberi e il suo secolare mercatino rappresenta un angolo della città da preservare e valorizzare e pertanto deve essere alleggerita del traffico che continua ad essere, nonostante i vari divieti, piuttosto sostenuto. L'attuale conformazione della piazza in due aree separate da un cordolo permette di pedonalizzare la superficie più ampia e di mantenere al contempo la percorrenza ad unico senso di marcia del viottolo adiacente, strategica per il transito dei residenti e dei veicoli autorizzati. Il carico e scarico delle merci per gli esercizi commerciali posti sotto i portici e all'interno dei caratteristici box di legno del mercatino, potrebbe essere consentito nella primissima mattinata (entro le 8,00), lasciando poi tutto lo spazio ai pedoni. Le idee per fare vivere la piazza non mancano: panchine diffuse, fontane, potenziamento dell'illuminazione, giochi per bambini, spazi per rassegne commerciali, culturali e sportive.

Legambiente, insieme ai Comitati della zona San Vitale che da anni si battono per la vivibilità del centro storico, puntano sempre più su questa scommessa.

## Genova - Piazza Colombo, addio alle auto



A maggio del 2009 sembrava che Piazza Colombo, un luogo che ha sempre conservato un aspetto signorile grazie ai suoi portici e alla sua bella fontana seicentesca, trasportata dal porto antico di Ponte Reale al centro della piazza, sarebbe diventata realmente un'isola pedonale, coronando il desiderio di Legambiente che per diversi anni ha organizzato, tra le altre cose, la campagna di sensibilizzazione "100 strade per giocare". Al Comune prevaleva l'orientamento verso la pedonalizzazione progressiva di molte parti del centro, immaginando piazza Colombo come un quadrato e prevedendo che i posteggi davanti alle bancarelle dei librai venissero eliminate. Inoltre era previsto che il marciapiede venisse allargato e delimitato con dei paletti e che al posto delle macchine ci fossero panchine, che i locali avessero la possibilità di ampliare i *de hors* ed anche organizzare mercatini, mostre ed esposizioni. L'obiettivo era quello di dare spazio ai cittadini, liberandosi dalle auto che giravano in continuazione attorno alla piazza come se fosse una grande rotatoria. Sembrava che l'unico ostacolo a questo progetto fosse quello di trovare una soluzione per il passaggio in auto dei residenti e che tutti i problemi potessero essere risolti, ma ad un anno e mezzo dalle dichiarazioni di pedonalizzazione nulla è stato ancora fatto. Il centro integrato formato dai negozianti era molto propenso a portare avanti il progetto, ma poi si sono opposti gli operatori del vicino mercato al coperto adducendo problematiche per lo scarico e il conferimento delle merci, e così Piazza Colombo continua ad essere una grande rotatoria.

## *Siena - Piazza Provenzano, un parcheggio improprio*



La piazza si trova nel cuore del centro storico, a un passo da Piazza del Campo ed è dedicata a Provenzano Salvani, politico ghibellino citato spesso da Dante Alighieri e vincitore della Battaglia di Montaperti del 1260. E' dominata dalla Chiesa in stile manierista di Santa Maria di Provenzano ed è simbolo del Palio di Siena: terminata la gara, i vincitori si recano dalla Madonna di Provenzano, in onore della quale si corre il palio del 2 luglio, col Drappellone per il "Te Deum" di ringraziamento. Inoltre la piazza ha una suggestiva vista panoramica, che spazia dalle Crete Senesi al Monte Amiata. In passato questo luogo era un punto di incontro per la comunità, dove i bambini e ragazzi avevano la possibilità di giocare. Oggi, sebbene sia all'interno della ZTL, commercianti, residenti e altri che ne sfruttano la posizione favorevole, parcheggiano impropriamente anche dove non consentito. L'ingombrante presenza di diverse auto e motorini parcheggiati ed i loro flussi, ostacolano la fruizione del paesaggio, limitando fortemente l'accesso alla parte più aperta. Inoltre, a causa dell'invasione del parcheggio improprio, questa bellissima piazza non è oggi apprezzata e vissuta dai cittadini grandi e soprattutto piccoli. Il problema della presenza di auto e motocicli aumenta nelle ore notturne con disagi per i residenti, come spesso riportato dalla stampa locale.

## *Roma – Piazza Cinque Scòle, richieste dei residenti disattese*



**Piazza delle Cinque Scòle, al Ghetto, nel cuore antico della città**, occupa un'area che anticamente era divisa in due parti dal muro del Ghetto: all'interno vi era piazza delle Scòle ed una parte di piazza Giudea; all'esterno, vicolo dei Cenci, piazza dei Cenci e l'altra parte di piazza Giudea, intitolata a S. Maria del Pianto. Il nome deriva dall'edificio, situato nell'antica piazza delle Scòle, che raccoglieva le cinque scuole ebraiche presenti. Nella piazza sorge il palazzo Cenci-Bolognetti e davanti il palazzo si trova la fontana del Pianto, fatta erigere da Gregorio XIII nella seconda metà del XVI secolo su disegno di Giacomo Della Porta affinché, secondo il rescritto papale, "anche gli Ebrei avessero refrigerio dell'acqua e abbellimento" e così denominata perché originariamente situata presso la chiesa di S. Maria del Pianto, al centro di piazza Giudea. I residenti nell'autunno 2005 protestarono a gran voce contro la piazza "parcheggio di interscambio", denunciando che " chiunque voglia andare in centro, di giorno o di notte, entra dal lungotevere o dalle traverse di via Arenula e parcheggia in doppia, tripla o quarta fila. Poi va al Pantheon o a Campo de' Fiori. Siamo invasi dalle macchine, la situazione è invivibile". Sono state raccolte firme per denunciare i mancati interventi di riqualificazione, il parcheggio selvaggio, la pavimentazione pericolosamente sconnessa, la sporcizia e per chiedere, anche per questa parte del Ghetto, **l'inserimento nella Ztl diurna e notturna, con tanto di varco elettronico**, strutture di dissuasione della sosta e pavimentazione uniformata. Il Campidoglio ha risposto con un cambiamento dei sensi unici e una barriera sul lungotevere. Un mezzo successo, ma per la pavimentazione e il decoro niente da fare.



**LEGAMBIENTE**

## *Napoli - Piazza Trieste e Trento, Largo Castello, divieto non rispettato*



Era il 1995, quando, a seguito della pedonalizzazione "forzata" di Piazza del Plebiscito, necessaria durante il G7 per motivi di sicurezza, l'amministrazione comunale del tempo scoprì la bellezza che la piazza aveva senza le auto e, con il sostegno di Legambiente, ne decretò la pedonalizzazione.

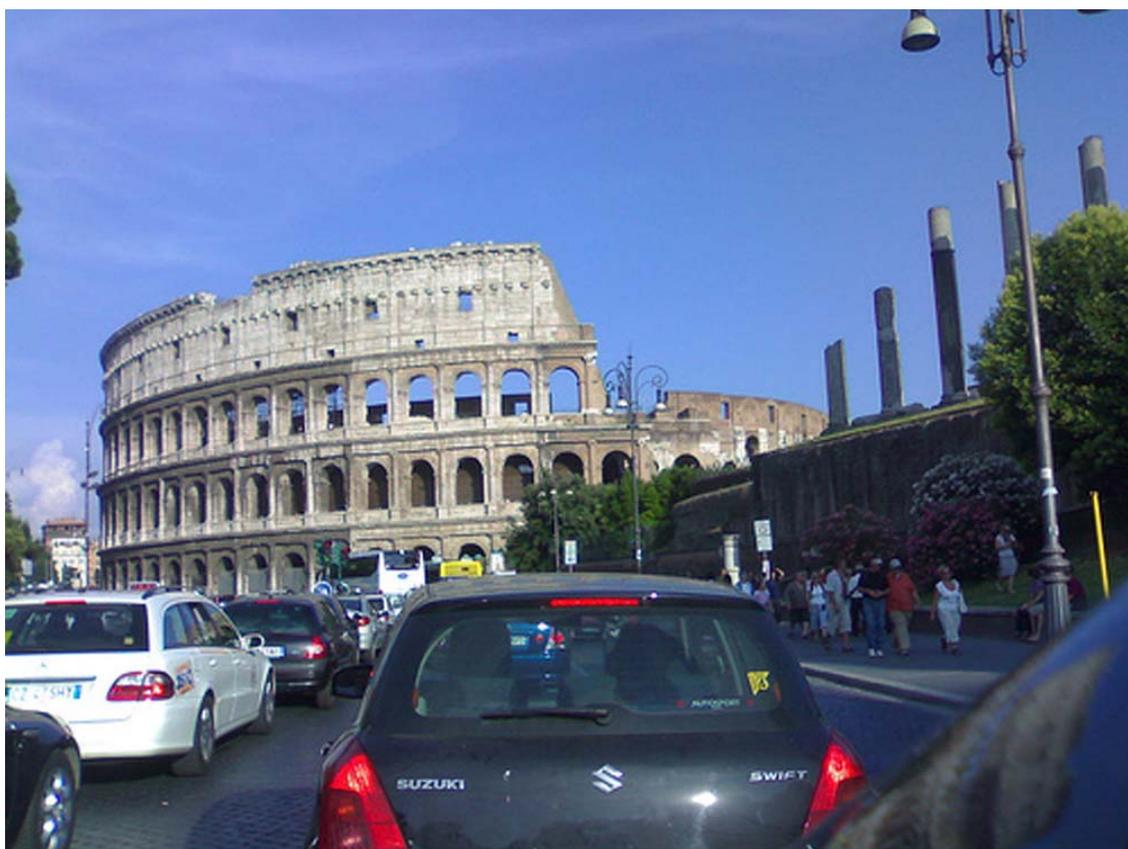
Quel provvedimento suscitò speranze e sogni sia negli ambientalisti che nella stessa amministrazione del tempo, tanto che si ipotizzò di pedonalizzare tutta l'area che da Piazza del Plebiscito va fino al Maschio Angioino (Castel Nuovo). Un'area di poche centinaia di metri che comprende il Palazzo Reale, Il Teatro San Carlo ed il più famoso Castello della Città: il Castel Nuovo. Il progetto prese avvio e si decise di iniziare dagli slarghi dell'itinerario (Piazza Trieste e Trento e Largo Castello). In Piazza Trieste attualmente vige ancora un divieto di sosta, ma spesso non è rispettato. A Largo Castello venne inaugurata l'apertura della fonte di acque minerali e si sacrificò addirittura lo stazionamento di mezzi pubblici per attuare la pedonalizzazione. I sogni degli ambientalisti, quindi, diventarono sempre più grandi, ma rimasero nel cassetto. Da qualche anno sono svaniti del tutto, piazza Castello è divenuta lo stazionamento dei Citysightseeing, i bus a due piani per turisti che sfrecciano come motorini per le strade della città e sostano, ingombranti, nella zona antistante il Castel Nuovo. Ma non è tutto: recentemente l'amministrazione comunale ha istituito due parcheggi autorizzati. Il primo a Piazza Castello ed il secondo proprio sugli Spalti del Castel Nuovo (detto Maschio Angioino), alla faccia dei sogni e delle speranze dei cittadini che amano e sognano una città più vivibile. Inoltre, i lavori della nuova Metropolitana di Napoli stanno restringendo l'area di transito auto veicolare della zona di Piazza Municipio e, l'Amministrazione comunale, anziché cogliere questa opportunità per liberare dalle auto le zone più belle della città, ha riaperto non solo alla sosta, ma anche al transito il Largo Castello.

## *Palermo – Piazza Bellini, un Comitato per la pedonalizzazione*



Piazza Bellini di Palermo è una delle più antiche piazze della città, centro della vita cittadina nel Medioevo; è dominata dall'insieme delle chiese della Martorana e di S. Cataldo, situate su un terrapieno tra le palme. Da due anni il Comitato per lo Spazio Pubblico, al quale aderiscono le principali associazioni locali e nazionali che si occupano di protezione del patrimonio e dell'ambiente, promuove attività di diverso genere per Piazza Bellini, usata per lo più come parcheggio dai consiglieri comunali prima e da chiunque voglia oggi. Il Comitato per lo Spazio Pubblico chiede che Piazza Bellini, in quanto simbolo dei tanti spazi non fruibili della città, venga chiusa alle auto in modo permanente. Per promuoverne la pedonalizzazione, ha organizzato una giornata finalizzata a far comprendere ai cittadini le potenzialità che potrebbe avere la piazza se fosse realmente pedonalizzata. Sono state organizzate delle visite guidate ai monumenti, realizzate delle panchine per leggere il giornale o un libro, organizzati dei laboratori artistici dedicato ai bambini. Inoltre era stato allestito un vero e proprio campo da gioco dove praticare lo street football e giocare a ping-pong. Inoltre, sono stati organizzati spettacoli di teatro da strada per i più piccoli, mentre i grandi hanno potuto assistere a concertini improvvisati. Ai cittadini veniva chiesto di esprimere una preferenza sull'utilizzo futuro della piazza. A tutto questo si è unito "Piazza la tua faccia": anziché far firmare una petizione, ai cittadini è stato chiesto di farsi fotografare con lo sfondo della richiesta di pedonalizzazione.

## *Roma - Colosseo, roundabout da Guinness dei primati*



Il **30 dicembre 1980**, trent'anni fa, la Giunta comunale capitolina approvava il nuovo assetto stradale dell'area dei Fori Imperiali, vietando la circolazione delle automobili a ridosso del **Colosseo**; veniva istituita così la **prima isola pedonale urbana italiana**.

Nelle dichiarazioni fatte dal Campidoglio all'epoca, il Campidoglio presentava il provvedimento come l'inizio di un più ampio progetto: *Questa iniziativa si inserisce in un più vasto programma del Comune che prevede la chiusura domenicale del primo tratto di via dei Fori Imperiali tra Piazza Venezia e Largo Corrado Ricci e, in prospettiva, la chiusura definitiva dello stesso tratto. Ciò consentirebbe di eseguire gli scavi progettati che dovrebbero portare alla luce altri quattro degli antichi Fori Romani formando, senza soluzione di continuità, il vagheggiato Parco Archeologico che si estenderà dal Campidoglio fino a tutto il Colosseo e l'Arco di Costantino.*

Nei successivi 30 anni nessun sindaco è stato in grado di portare a compimento l'ampliamento dell'originaria isola pedonale e il vagheggiato Parco Archeologico. Eppure, a detta di Legambiente, bastano tre mosse per liberare il Colosseo dalle auto e impedire che l'anfiteatro continui a svolgere il compito di spartitraffico.

Per elaborare un'analisi di fattibilità della pedonalizzazione con solide basi scientifiche si è proceduto ad un articolato monitoraggio dei flussi di traffico su via dei Fori Imperiali, effettuato in tre giornate feriali (29 novembre, 1 e 3 dicembre 2010) nel periodo antimeridiano dalle 8.30 alle 11.30 e in quello pomeridiano dalle 16.30 alle 19.30. Il monitoraggio ha evidenziato che, in media, il 53% dei veicoli in transito nella tratta che da Corrado Ricci al Colosseo, è costituito da auto private, il 31% da moto e motorini e circa il 10% da mezzi adibiti al trasporto merci. I taxi sono solo il 4% dei mezzi circolanti, mentre gli autobus per il trasporto pubblico si attestano attorno al 2% e infine, biciclette e pullman turistici sono inferiori all'unità percentuale.



**LEGAMBIENTE**

Questa analisi ha permesso di ipotizzare una strategia d'azione divisa in tre fasi temporali. Tre mosse per pedonalizzare definitivamente il Colosseo e i Fori Imperiali:

- Entro 60/90 giorni (a breve termine): pedonalizzazione totale di via dei Fori Imperiali il sabato, la domenica e nei giorni festivi; chiusura al traffico privato, dalle 10 alle 14 in entrambe le direzioni e della tratta da piazza Venezia a largo Corrado Ricci; ampliamento della Zona a Traffico Limitato lungo via Cavour (da largo Corrado Ricci sino a Santa Maria Maggiore).
- Entro 8/12 mesi (medio termine): la chiusura al traffico privato per l'intera settimana e senza limitazione di orario dell'intero tratto piazza Venezia-largo Corrado Ricci.
- Entro 12/24 mesi (lungo termine): totale pedonalizzazione di via dei Fori Imperiali, nell'ambito di un più ampio programma di pedonalizzazione che, in accordo con le linee programmatiche già definite in sede di Piano Strategico della Mobilità Sostenibile, consenta di dare continuità ad un'area che a partire dal "Tridente" raggiunga il Parco dell'Appia Antica. Ciò peraltro consentirebbe di rendere contestuali a tale intervento importanti programmi in ordine alla riqualificazione e restauro del Colosseo, come anche in riferimento ai programmi di realizzazione ed esercizio della nuova linea metropolitana C.

