

# ComoCronache

REDAZIONE CRONACA redcronaca@laprovincia.it tel. 031/582311 fax 031/582421 GIUSEPPE GUIN g.guin@laprovincia.it 031/582342 EMILIO FRIGERIO e.frigerio@laprovincia.it ALESSANDRO GALIMBERTI a.galimberti@laprovincia.it  
ANDREA CAVALCANTI a.cavalcanti@laprovincia.it PIETRO BERRA p.berra@laprovincia.it STEFANO FERRARI s.ferrari@laprovincia.it ANNA SAVINI a.savini@laprovincia.it GISELLA RONCORONI g.roncoroni@laprovincia.it

## L'affondo contro i parcheggi blu: «Sono illegali»

Lavatelli (Associazione utenti della strada): «La delibera approvata dalla giunta è illegittima e da annullare»  
Ancora al centro delle polemiche l'addio definitivo alla sosta gratuita nelle vie Zezio, Crispi, Ferrari e don Guanella

■ Un documento per contestare, codice della strada alla mano, le decisioni della giunta Bruni in materia di parcheggi. È questa la decisione presa dall'avvocato Mario Lavatelli, presidente dell'Acus (Associazione civica utenti della strada) dopo la nuova pioggia di strisce blu che, nelle prossime settimane, si abatterà sull'ultima oasi di sosta gratis rimasta in convalle (vie Zezio, Crispi, Ferrari e Don Guanella) e che ha già sollevato un vespaio di polemiche con tanto di petizioni senza contare la spaccatura all'interno della stessa maggioranza (contrarietà della Lega, scetticismo da parte

■ LE CONTESTAZIONI: «La legge - denuncia l'avvocato Lavatelli - impone l'aggiornamento biennale. In questo contesto di gravi carenze amministrative, la delibera di giunta, recentemente approvata, che dispone la soppressione dei parcheggi liberi di via Crispi, via Zezio, via don Guanella, via Ferrari, appare carente di sostenibile disciplina programmatica». Inoltre l'Acus sostiene che il piano urbano del traffico ha, come scopo, quello di «intervenire sull'offerta di trasporto per eliminare la sosta veicolare dalla viabilità principale, recuperando altrove nuovi spazi di

*«Il piano del traffico non è stato rinnovato come prevede la legge»*

■ LA NORMATIVA: Nel documento Acus viene precisato che «ogni determinazione amministrativa in materia di viabilità deve conformarsi non solo alla legge ed in particolare al codice della strada, ma anche ai vari piani di settore, che devono essere adottati ed approvati acquisendo le osservazioni di enti territoriali e di associazioni rappresentative di interessi diffusi». Questi altro non sono che il «Piano urbano del traffico» (da aggiornare ogni 2 anni), e dal «Programma

le». ■ IL PASSATO: Secondo l'avvocato Lavatelli all'origine di tutto c'è la delibera di giunta risalente al 24 maggio 1995 «in violazione dell'art. 7, comma 8 del D. lgs. citato». Il testo prevede infatti che «qualora il Comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione, ovvero disponga l'installazione di dispositivi di controllo di durata della sosta, su parte della stessa area o su altra parte nelle

*Il piano parcheggi è bloccato: ancora nessuna discussione in consiglio*

immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta». Le deroghe riguardano però le cosiddette «zone di particolare rilevanza urbanistica»: Palazzo Cernuzzi ha inserito l'intera città (secondo l'Acus in modo illegittimo) avendo così la facoltà di riservare superfici o spazi di sosta per veicoli privati dei soli residenti nella zona, a titolo oneroso o gratuito.

■ SITUAZIONE A COMO: L'Acus denuncia che il Comune di Como «non ha aggiornato da anni il piano urbano del traffico» mentre il nuovo piano parcheggi non è ancora arrivato in consiglio comunale conflitti all'interno della maggioranza. In vigore c'è quello del '95.

■ LE CONCLUSIONI: L'Acus contesta quindi «la legittimità della delibera» e ne chiede «l'annullamento nell'esercizio doveroso dell'autotutela amministrativa, disponendone nel frattempo la sospensione dell'esecutività».

Gi. Ro.



La protesta dell'Acus nel 2003. La nuova pioggia di posti blu sta scatenando un replay con tanto di petizioni

## IL CASO Lucini (Margherita) denuncia: «Il provvedimento in realtà non esiste» Già oltre mille i «no» ai parcometri

■ (gi. ro.) Sono già oltre mille i «no» alla nuova pioggia di parcheggi blu (in arrivo nelle prossime settimane 215 parcometri nella zona di via Crispi, Zezio, Ferrari e Don Guanella). E



Elio Peverelli

protesta». Ad ogni modo anche attorno alla delibera approvata dalla giunta il 28 dicembre che, di fatto, ha dato il via libera al provvedimento (votata, lo ricordiamo, su proposta dell'assessore competente Umberto D'Alessandro, dal sindaco Stefano Bruni, dagli assessori di Fi Enrico Gelpi, Anna Veronelli e Sergio Gaddi e da Fulvio Caradonna di An. Assenti invece Francesco Scopelliti e Paolo Mascetti, anche loro esponenti del partito di Fini) si sta innescando la polemica. «A tutt'oggi non esiste la delibera - tuona il capogruppo della Margherita Mario Lucini - e non è stata né stesa né pub-

blicata. Ci si chiede quindi su che basi siano stati adottati i provvedimenti conseguenti e mi riferisco alla lettera inviata ai residenti». Lucini aggiunge: «Che cosa ha votato la giunta? In questa amministrazione prima si vota e poi si scrive il testo da adottare: è assurdo e ancora oggi, a distanza di quasi un mese, nessuno ha spiegato il perché la delibera non sia mai stata stesa. Da ultimo l'assessore D'Alessandro contesta all'Acus di fare disinformazione, ma come è possibile se non esiste materialmente il documento con cui

*«È inaccettabile che prima si voti e poi si scriva il contenuto del dispositivo»*

vengono identificate esattamente le vie?». Anche questo aspetto è destinato ad arrivare domani sera in consiglio comunale, quando c'è da aspettarsi che più di un consigliere in sede di dichiarazioni preliminari tornerà sulla questione parcheggi.

## DECIDERE E COMUNICARE: UNA QUESTIONE CULTURALE

di Lorenzo Spallino (pres. Centro Studi Terragni)

In quanti modi è possibile declinare la parola partecipazione? Molti. Alcuni, come le accezioni legate al volontariato, ispirano sentimenti positivi. Altre, legate al territorio, vengono lette con sospetto, per i rischi che si immaginano connessi alla moltiplicazione dei soggetti decisori. Nella lingua italiana, i principali significati attribuiti alla parola partecipazione sono due: "prendere parte" e "comunicare e rendere noto".

I due tipi di azioni si riferiscono all'atto di schierarsi e manifestare la propria opinione e, dall'altro, alla condivisione di informazione ed opinioni, ma più spesso di eventi.

I processi di partecipazione nei processi di trasformazione urbana sono studiati da tempo, in particolare nei paesi anglosassoni: in Italia è il Comune di Roma ad avere il merito di avere per primo compreso l'importanza della questione, istituendo l'Ufficio Speciale per la Partecipazione dei cittadini e dei Laboratori di quartiere (USPEL), che ha pubblicato il più ampio studio dal titolo "Le ragioni della partecipazione nei processi di trasformazione urbana. I costi dell'esclusione di alcuni attori locali".

Lo studio, scaricabile dal sito del Comune di Roma, parte da un dato semplice e dimostrato: i costi dell'esclusione sono più alti dei costi della partecipazione. Sono affrontati cinque piccoli e grandi "planning disasters" italiani (Riqualificazione Urbana della Fiumara, Genova; ex-Longinotti a Firenze; Alta Velocità Milano-Bologna in Provincia di Modena; Portello-Fiera, Milano; Scampia-167 di Secondigliano). Situazioni in cui la strategia adottata sul piano comunicativo si è rivelata fallimentare e dove contesti apparentemente senza soluzione per l'elevata conflittualità si sono potuti risolvere solo consentendo la partecipazione dei cittadini ai processi decisionali, come nel caso della Fiera di Milano.

Per quanto di dimensioni più ridotte, il caso dei parcheggi blu a Como è emblematico e al tempo stesso paradossale. Importa davvero poco se la decisione sia corretta, o meno, nel merito: siamo tutti in grado di comprendere che lo è nella misura in cui si colloca all'interno di politiche territoriali di vasto respiro.

Conta invece, e molto, comprendere che scelte corrette sul piano sostanziale possono rivelarsi drammaticamente inattuabili per approcci errati sul piano comunicativo. L'amministrazione ha deciso che andavano realizzati i posti blu nell'ultima zona di Como non interessata da politiche della sosta, l'amministrazione ha annunciato la decisione, l'amministrazione ha difeso la decisione.

Una simile strategia, priva dell'elemento partecipativo, viene solitamente sintetizzata con l'espressione «decidi-annuncia-difendi».

In questo approccio - spiega il caso Roma - il decisore agisce in isolamento rispetto al mondo esterno, giungendo ad ascoltare, suo malgrado, i cittadini in una fase tarda, quando tutti i parametri dell'approccio strategico (obiettivi, mezzi e piano operativo) sono già fissati. Con sua grande sorpresa, il decisore si trova ad essere criticato e dovere difendere la decisione, senza essere nelle condizioni di potere o volere più cambiarla.

Approccio adottato in modo inconsapevole: il decisore agisce istintivamente secondo meccanismi o percorsi amministrativi che tendono ad escludere l'intrusione di altri interessi, o per mera consuetudine. In realtà gli amministratori sono nella stragrande maggioranza convinti che decisioni controverse o ad alto contenuto tecnico non possano essere prese se vi è un'esposizione prematura del problema all'opinione pubblica. Come nel caso dei posti blu di via Prudenziara e via Crispi, il problema è culturale: la comunicazione istituzionale non sta, o non sta solo, nei comunicati stampa, nelle veline, nelle conferenze stampa, negli sms. Sono necessarie preparazione e predisposizione che non si improvvisano e che non si possono chiedere - soltanto - ai Sindaci e agli Assessori di turno. Il caso dei posti blu può forse suggerirci una riflessione su come viene gestita la comunicazione istituzionale nel Comune di Como.