

DIVIETO DI SOSTA... E SPECULAZIONE



**Dossier contro il parcheggio interrato
di Piazza della Vittoria**





Contatti:

Spazio Autorganizzato R60 Via Berta 4/C – Reggio Emilia

R60@invetati.org

<http://collettivor60.noblogs.org>

Premessa -----	4
Introduzione -----	5
Un parcheggio che non risolve nessun problema sui parcheggi per i residenti in centro, sulla sosta a rotazione, sulla mobilità e sul traffico -----	10
L'impatto ambientale -----	13
Un affare soltanto per il concessionario privato -----	15
La convenzione tra comune e concessionario -----	17
Chi è il concessionario privato beneficiario? -----	19
<i>Il Consorzio Cooperativo Costruttori (CCC)</i>	20
<i>Il Consorzio Nazionale Cooperative di Produzione e Lavoro Ciro Menotti (CCM)</i>	22
<i>La Final S.p.A.</i>	24
<i>La Apcoa Parking Italia S.p.A.</i>	25
<i>La Reggio Emilia Parcheggi S. p. A.</i>	26
<i>Le Cooperative UNIECO e ORION</i>	27
L'iter per l'aggiudicazione del project financing -----	29
Il city where -----	33
L'Italia sgretolata dai parcheggi -----	34
Le alternative al parcheggio ci sono -----	37
Conclusioni -----	38

Premessa

Il dossier sul parcheggio interrato in piazza della Vittoria a Reggio Emilia è il frutto di una ricerca e di un'analisi fatta da alcun* compagn* del Collettivo AutOrganizzato R60 (grazie anche al supporto dei/delle compagn* della Federazione Anarchica Reggiana e del Collettivo Autorganizzato Uppercut, nonché al contributo di Matteo O.) nel tempo strappato allo studio, al lavoro e ai tanti momenti di necessità che appartengono alle nostre esistenze.

Si tratta di un lavoro autoprodotta, costruito con i mezzi che sono a disposizione di tutti (la rete, i media, l'accesso agli atti pubblici, il confronto con altre realtà in lotta etc.), probabilmente parziale e certamente da migliorare in quanto, intorno al fenomeno della speculazione territoriale ed urbanistica nell'area reggiana, esiste una vasta disinformazione, spesso creata ad hoc per scopi elettorali o per nascondere gli intrecci tra mafia, politica, cooperative, industria e finanza.

Nella realizzazione di questo dossier, il fine di riuscire ad essere obiettivi e, allo stesso tempo, di parte sulla questione speculazione, ha rappresentato per noi una scommessa che abbiamo vinto senza particolari problemi. Del resto la realtà reggiana spesso parla da sola e il non voler vedere o sentire è il peggiore degli oscurantismi, al pari di quella omertà tanto spregiata dalle istituzioni e dalla politica di palazzo quando si tratta di questioni di mafia.

Lo sfruttamento capitalista, in qualsiasi forma si presenti, fa dell'uomo, del territorio, dell'ambiente, delle risorse, della cultura, dei beni comuni o delle nostre stesse esistenze una fonte di profitto e di rendita per tutti i padronati, compresi quelli delle cosiddette "cooperative rosse", cioè le vere pianificatrici del sistema urbanistico reggiano che, in periodo di crisi economico finanziaria, sono sempre più assetate di appalti.

Analogamente a quanto sta accadendo in Val di Susa per la realizzazione della linea TAV, in Abruzzo per la ricostruzione post terremoto o in tutta Italia per la difesa dell'acqua dalle espropriazioni privatistiche, Reggio Emilia, patria di una cementificazione senza confini, subisce, con ordinaria continuità e grazie alla negligenza delle istituzioni e della politica, le conseguenze, dirette ed indirette, degli appalti al ribasso e dei subappalti, della speculazione edilizia e della rendita immobiliare, delle infiltrazioni criminali e della svendita del suolo alle lobby del cemento. Ed è in questi contesti che si inserisce la progettazione e la realizzazione di un inutile e scellerato parcheggio interrato sotto la centralissima piazza della Vittoria.

Decantato come opera necessaria e di interesse pubblico che, grazie al project financing, non prevede esborso di fondi pubblici, il parcheggio Vittoria è l'ennesimo atto di arroganza attraverso cui il perfetto connubio tra politica, mafia, cooperative ed industriali impone una devastazione territoriale ed ambientale immane con il solo scopo di generare vantaggio economico ai soliti noti a discapito della collettività.

In un'ottica anticapitalista e di contrasto alle logiche di sfruttamento e di profitto, la realizzazione di questo lavoro vuole rappresentare il primo atto di una lotta autorganizzata dal basso contro quello che rappresenta l'ultimo di una lunga serie di prepotenze che hanno dato vita ad una impermeabilizzazione selvaggia ed assurda del territorio reggiano, consegnato di fatto ed in larghissima parte, alla gestione privata per i soli scopi speculativi degli apparati del capitale e delle cooperative o agli affari loschi delle mafie.

Il dossier vuole essere anche un invito a costruire anche a Reggio Emilia un movimento che, analogamente a quanto già accade in altre città, possa dar vita ad un'opposizione efficace, attraverso idee e proposte per un'alternativa praticabile, contro le politiche che favoriscono speculazione, sfruttamento, inquinamento e morte.

*I compagni e le compagne
del Collettivo e dello Spazio Autorganizzato R60*

Introduzione

Il 15 ottobre 2004 la giunta comunale di Reggio Emilia adotta, con delibera 21171/324, il programma triennale delle opere pubbliche 2005/2007 e l'elenco annuale dei lavori pubblici 2005, successivamente approvati dal consiglio comunale con delibera 268/13 del 21 gennaio 2005. L'elenco dei lavori pubblici prevede l'intervento denominato "Parcheggi interrati o silos (Zucchi, San Girolamo, Piazza Vallisneri, ecc.)" con oggetto "Costruzione di parcheggi interrati in aree della città" da realizzare in project financing per una stima dei costi di programma pari a 15.000.000 €.

Entro la fine di febbraio 2005 il comune pubblica l'avviso indicativo contenente i lavori approvati allo scopo di invitare le imprese private a far pervenire le proprie proposte ed i loro progetti preliminari da valutare in fase istruttoria in merito all'interesse pubblico ed, eventualmente, porli come base economica nel successivo bando di gara, con procedura aperta e negoziata, per l'aggiudicazione definitiva dei lavori.

Entro il 30 giugno 2005 per l'intervento "Parcheggi interrati o silos (Zucchi, San Girolamo, Piazza Vallisneri, ecc.)" con oggetto "Costruzione di parcheggi interrati in aree della città", pervengono agli uffici comunali due proposte da due associazioni temporanee di impresa (ATI) differenti: Irces95 INGG - Apcoa – Final e la CCC – Italcantieri – CFC.

IL 22 marzo 2006, con delibera di giunta n.67, la proposta della prima ATI viene bocciata per insussistenza dell'interesse pubblico. Lo stesso giorno, con delibera di giunta n. 70, viene invece dichiarata la sussistenza dell'interesse pubblico per la proposta avanzata dalla seconda ATI che prevede, per l'area ex Caserma Zucchi, un parcheggio sotterraneo di 1 piano con 460 posti di fruibilità pubblica, per piazza della Vittoria, un parcheggio interrato di 1 piano con 79 posti a rotazione e 45 box per i soli residenti in centro storico e, per piazza XXIV Maggio, un parcheggio interrato di 1 piano della capacità di 72 box per i soli residenti. Su tale progetto, per un costo complessivo di poco inferiore agli 11.000.000 €.

Il raggruppamento CCC – Italcantieri –CFC viene invitato dal responsabile unico del procedimento (RUP) ad avviare una serie di incontri per apportare una parziale modifica della proposta con lo scopo di arrivare, in relazione al quadro economico del comune, ad un progetto preliminare su cui costruire la base finanziaria del bando per la realizzazione delle opere.

Ci vogliono quasi sei anni di negoziazione e di procedure di gara per arrivare ad individuare un progetto definitivo. Sei anni in cui si accumulano una infinità di stranezze tra fallimenti di imprese, cambiamenti della normativa sugli appalti ed il project financing, variazioni del progetto iniziale, modifiche della ATI il cui progetto è stato dichiarato sussistente per l'interesse pubblico con l'ingresso di imprese la cui proposta era già stata esclusa in precedenza (Apcoa e Final), acquisto con fondi pubblici del sistema di lettura targa "city where" al parcheggio Zucchi nonostante vi fosse già una delibera di giunta (n. 70/2006) che ne sanciva il futuro passaggio alla gestione privata, procedura di gara aperta andata deserta, lievitazione dei costi rispetto alla base di gara, accordi sulla gestione della Zucchi etc.

Alla fine, con delibera n.12 del gennaio 2012, la giunta comunale di Reggio Emilia sancisce l'approvazione del progetto definitivo, presentato dal raggruppamento di imprese CCC – CCM – Apcoa – Final, per l'intervento di realizzazione dei parcheggi ex caserma Zucchi e piazza della Vittoria in project financing per un totale complessivo di poco superiore ai 15.000.000 € (630.000 € per la Zucchi e 14.614.000 € per il parcheggio interrato in piazza della Vittoria).

Il progetto prevede la riqualificazione urbana dell'area ex caserma Zucchi, la realizzazione di un parcheggio sotterraneo di tre piani in piazza della Vittoria per una capacità di 420 posti auto (220 box per i residenti e 200 stalli per la sosta a rotazione) e la riqualificazione con una nuova pavimentazione della stessa piazza.

Nella prima parte di questo dossier, partendo da alcuni dati sul piano mobilità del comune del 2005, abbiamo cercato di capire, anzitutto, l'utilità di quest'opera e dove fosse effettivamente l'interesse pubblico di una infrastruttura certamente devastante in termini ambientali, architettonici e

urbanistici. In secondo luogo abbiamo cercato di stimare dove fossero realmente i guadagni in termini economici e chi ne fosse effettivamente il beneficiario, per cui abbiamo realizzato un'indagine sulle imprese e i personaggi concessionari del progetto definitivo, esecutori dei lavori e futuri gestori dell'opera. Ci siamo soffermati ad analizzare l'intero iter che ha portato alla delibera definitiva per la realizzazione dei lavori cercando di dare trasparenza a tutto il procedimento amministrativo.

Nella seconda parte, raccogliendo le testimonianze dei tanti comitati cittadini contro i parcheggi interrati sparsi nel paese, abbiamo voluto soffermarci sui casi che hanno condotto a crolli e cedimenti direttamente collegabili ai lavori di scavo allo scopo di evidenziarne la pericolosità ed i rischi che ne derivano, per concludere con quello che secondo noi possono essere le alternative praticabili al parcheggio e a tutta la questione traffico cittadino.

L'intero documento è tuttavia una denuncia di come il sistema "social capitalista", che a Reggio Emilia ormai vive del connubio cooperative – industriali – istituzioni – mafia, incurante degli aspetti ambientali, della salute delle persone e del bene comune, speculi ampiamente e da anni sul territorio per trarne profitto.

Una speculazione che da vita anche a paradossi esemplari come gli inutili giovedì a piedi o le politiche di blocco del traffico e la costruzione di un parcheggio sotterraneo in pieno centro, le migliaia di appartamenti vuoti e la continua costruzione di case, la realizzazione di grossi centri commerciali fuori città con tanto di cinema e movida e la morte del centro cittadino sotto i colpi delle politiche securitarie. Tutto ciò mentre la più grave crisi economico-finanziaria sta affamando fasce sempre più ampie di popolazione con le svariate forme di sfruttamento quali la moderazione salariale, la disoccupazione, la cassaintegrazione, la mobilità, la precarietà etc.

Reggio Emilia è tra le province più cementificate d'Europa, con migliaia di case vuote e con un numero crescente di sfratti per insolvenza. Ciononostante si continua a costruire e a cementificare il territorio con sommo piacere delle cosche che attraverso l'edilizia e l'attività immobiliare riescono a riciclare i proventi delle attività criminose.

Reggio Emilia è tra le province più colpite dalla crisi economico-finanziaria con 25.000 disoccupati, milioni di ore di cassaintegrazione che spesso si trasformano in mobilità e disoccupazione, 220 unità aziendali in tutta la provincia investite dal decreto del ministero del lavoro sulla cassa integrazione straordinaria nel solo anno 2011, decine di migliaia di contratti a termine, centinaia di aziende ed esercizi commerciali colpite dall'attivazione di procedure fallimentari.

Sono proprio i dati INPS, consultabili presso il link dell'ente, a darne una istantanea. Per esempio si nota che, nella provincia di Reggio Emilia, alla fine del 2008 vi erano 28.399 giovani sotto i 29 anni assunti a tempo indeterminato con uno stipendio lordo medio annuo di 16.410 € mentre alla fine del 2010 ve ne erano 22.900 con uno stipendio medio di 16.130 €. Analogamente alla fine del 2008 i giovani sotto i 29 anni assunti con contratto a tempo determinato erano 10.888 con uno stipendio lordo medio annuo di 9.642 €, mentre alla fine del 2010 erano 9.418 con uno stipendio medio di 8.157 €.

Reggio Emilia, secondo i dati dell'ARPA Emilia Romagna, è tra le città più inquinate della regione come si evince dalle tabelle che l'ente emette quotidianamente e che riportiamo di seguito.

Anno 2011		
Particolato < 10µm (PM10)	Superamenti Soglia (50 µg/m3)	Superamenti Consentiti
	86	35
Ozono (O3)	Superamenti Soglia (120 µg/m3)	Superamenti Consentiti
	89	25
Biossido di Azoto (NO2)	Superamenti Soglia (200 µg/m3)	Superamenti Consentiti
	8	18

Anno 2010		
Particolato < 10µm (PM10)	Superamenti Soglia (50 µg/m3)	Superamenti Consentiti
	84	35
Ozono (O3)	Superamenti Soglia (120 µg/m3)	Superamenti Consentiti
	51	25
Biossido di Azoto (NO2)	Superamenti Soglia (200 µg/m3)	Superamenti Consentiti
	0	18

Anno 2009		
Particolato < 10µm (PM10)	Superamenti Soglia (50 µg/m3)	Superamenti Consentiti
	80	35
Ozono (O3)	Superamenti Soglia (120 µg/m3)	Superamenti Consentiti
	54	25
Biossido di Azoto (NO2)	Superamenti Soglia (210 µg/m3)	Superamenti Consentiti
	1	18

Anno 2008		
Particolato < 10µm (PM10)	Superamenti Soglia (50 µg/m3)	Superamenti Consentiti
	109	35
Ozono (O3)	Superamenti Soglia (120 µg/m3)	Superamenti Consentiti
	59	25
Biossido di Azoto (NO2)	Superamenti Soglia (220 µg/m3)	Superamenti Consentiti
	2	18

Quanto agli effetti sulla salute delle persone generati dalle concentrazioni di PM10, ozono e biossido d'azoto è possibile far riferimento al rapporto dell'Agenzia Europea per l'Ambiente denominato "Air Quality in Europe 2011" da cui si può leggere che:

- la presenza di PM10 nell'aria causa malattie cardiovascolari e polmonari, può essere cancerogena e può influenzare il sistema nervoso centrale e quello riproduttivo, le concentrazioni di ossidi d'azoto hanno effetti negativi su fegato, polmoni, milza e sangue e aggravano le malattie polmonari e le patologie a carico del sistema respiratorio;
- l'ozono è irritante per occhi, il naso, la gola e i polmoni, per di più può distruggerne i tessuti portando a diminuzione della loro funzione. Provoca sintomi respiratori come tosse e respiro corto, asma e altre malattie polmonari;
- il biossido d'azoto Possono aggravare l'asma e ridurre la funzione polmonare oltre ad infiammare le vie respiratorie. Può causare malessere generale, mal di testa, ed ansia.

Table 1.1 Effects of air pollutants on human health, the environment and the climate

Pollutant	Health effects	Environmental effects	Climate effects
Particulate matter (PM)	Can cause or aggravate cardiovascular and lung diseases (e.g. reduced lung function, asthma attacks, chronic bronchitis, susceptibility to respiratory infections), heart attacks and arrhythmias. Can affect the central nervous system, the reproductive system and cause cancer. The outcome can be premature death.	Can affect animals in the same way as humans. Affects plant growth and ecosystem processes. Can cause damages and soiling of buildings, including monuments and objects of cultural heritage. Reduced visibility.	Climate effect varies depending on particle size and composition: some are reflective and lead to net cooling, while others absorb solar radiation leading to warming. Can lead to changed rainfall patterns. Deposition can lead to changes in surface albedo.
Ozone (O₃)	Irritates eyes, nose, throat and lungs. Can destroy throat and lung tissues, leading to decrease in lung function; respiratory symptoms, such as coughing and shortness of breath; aggravated asthma and other lung diseases. Can lead to premature mortality.	Damages vegetation by injuring leaves, reducing photosynthesis, impairing plant reproduction and growth, and decreasing crop yields. Ozone damage to plants can alter ecosystem structure, reduce biodiversity and decrease plant uptake of CO ₂ .	Ozone is a greenhouse gas contributing to warming of the atmosphere.
Nitrogen oxides (NO_x)	NO ₂ can affect the liver, lung, spleen and blood. Can aggravate lung diseases leading to respiratory symptoms and increased susceptibility to respiratory infection.	Contributes to the acidification and eutrophication of soil and water, leading to changes in species diversity. Enhances sensitivity to secondary stress (such as drought) on vegetation. Acts as a precursor of ozone and, particulate matter, with associated environmental effects. Can form nitric acid and damage buildings by surface recession.	Contributes to the formation of ozone and particulate matter, with associated climate effects.

Cari amministratori della città di Reggio Emilia,

è davvero così certa la sussistenza dell'interesse pubblico per un'opera inutile quale è il parcheggio interrato in piazza della Vittoria giacché esiste già un'area di sosta nelle vicinanze (ex caserma Zucchi) ed è chiaramente sottoutilizzata?

È davvero così certa la sussistenza dell'interesse pubblico per un progetto definitivo che prevede una colata di cemento di almeno tre piani sotto una piazza centralissima di una città già ampiamente cementificata?

È davvero così certa la sussistenza dell'interesse pubblico per un'infrastruttura che, per risolvere il cosiddetto "problema" della sosta, richiama in centro storico centinaia di autoveicoli con conseguente aumento dell'inquinamento atmosferico, dell'inquinamento acustico e dei danni alla salute delle persone?

È davvero così certa la sussistenza dell'interesse pubblico per un'opera che offrirà legalmente al concessionario privato una speculazione sul un suolo pubblico sottoforma di gestione di un'area della città in regime privatistico e di monopolio essendo lo stesso concessionario già gestore del parcheggio Zucchi?

È davvero così certa la sussistenza dell'interesse pubblico per un'opera che non risolve affatto i problemi economici (anzi li aggrava con la presenza di un grosso cantiere per anni) delle attività del centro cittadino essendo questi direttamente collegati alla crisi economico-finanziaria che si è abbattuta sull'intero tessuto sociale di Reggio Emilia, alle politiche securitarie e alla realizzazione continua di grossi centri commerciali?

Un parcheggio che non risolve nessun problema sui parcheggi per i residenti in centro, sulla sosta a rotazione, sulla mobilità e sul traffico

Per risolvere il problema traffico e di tutti i fattori di inquinamento ad esso legati, occorre indubbiamente diminuire il numero di automobili presenti nelle strade, soprattutto in quelle del centro cittadino. L'operazione può diventare efficace soltanto disincentivando l'uso delle auto private e, nel contempo, aumentando l'efficienza e migliorando la competitività del trasporto pubblico secondo razionali piani di mobilità che tengano conto delle condizioni socioeconomiche della città, contestualmente alla tutela dell'ambiente e del territorio e come risposta idonea a un'esigenza della collettività, ovvero che sia pertinente a ciò che viene definito come "bene comune".

Un parcheggio interrato è un'infrastruttura complessa che richiede, certamente, un grosso investimento in termini finanziari ed un'enorme attesa per quanto riguarda la tempistica di realizzazione. Ma un parcheggio sotterraneo richiede soprattutto un'attenta considerazione di tutti i fattori di rischio in merito alla situazione idrogeologica dell'area, alla geomorfologia del sottosuolo, alla sismicità della zona, alla struttura e alla staticità degli edifici limitrofi, alle condizioni ambientali, architettoniche e paesaggistiche e, in particolare, alla sicurezza e alla salute delle persone.

Sulla base di queste, e di tante altre valutazioni, un'amministrazione pubblica di qualunque parte politica dovrebbe decidere, in ogni caso, tenendo ben presente la reale tutela dell'interesse pubblico e la reale salvaguardia del bene comune.

Nella fattispecie di un parcheggio interrato, al di là di ogni pianificazione sulla mobilità, la decisione dovrebbe vertere sulla sua reale utilità e sul fatto se esso risolva realmente il problema del traffico (e dei problemi ambientali da esso direttamente o indirettamente collegati) e dei parcheggi o della sosta a rotazione originando un effettivo bene per la collettività.

Proviamo a capire allora se il parcheggio interrato in piazza della Vittoria ha un'effettiva utilità e rappresenta un bene per la collettività.

Secondo le ultime stime ISTAT (31/05/2011), a Reggio Emilia il numero di auto per ogni mille abitanti è pari a 651. Per cui, considerato che la città conta poco più di 170.000 residenti, allora è possibile stimare un numero totale di auto pari a circa 110.000.

Nella circoscrizione "Città Storica", che comprende l'intera area all'interno dei viali di circonvallazione, il numero di abitanti è pari a circa 25.000. Per cui, stando alle stime ISTAT, è verosimile pensare ad una presenza di circa 16.000 auto.

Il "fabbisogno" di box/garage privati per i residenti del centro storico è stata una delle principali motivazioni che ha spinto l'amministrazione comunale a muoversi verso la realizzazione del parcheggio interrato in piazza della Vittoria. Esso prevede la costruzione di 420 posti auto di cui 220 destinati alla vendita in diritto di superficie per residenti. Tale numero, rispetto alle 16.000 auto di proprietà degli abitanti del centro (cioè senza tener conto degli esercenti che hanno un'attività commerciale in centro e che a tutti gli effetti potrebbero essere interessati all'acquisto di un box/garage), rappresenterebbe soltanto l'1,4% della copertura del cosiddetto "fabbisogno" di box/garage.

In realtà non tutti i proprietari delle auto in centro necessitano di una rimessa. Infatti qualcuno possiede già un garage privato e qualche altro si accontenta di tenere la propria auto in strada. Dunque potrebbe essere ragionevole pensare che la necessità di avere un box possa interessare soltanto ¼ delle auto (circa 4.000) di proprietà dei residenti del centro, allora la copertura del "fabbisogno" di garage/box riguarderebbe soltanto il 5,5% dei richiedenti. Ciò significa che in ogni caso resterebbero senza box poco più delle 3.700 auto di proprietà dei residenti in centro (più quelle dei commercianti che sono stati esclusi dal conteggio), una soluzione che, considerati i tempi di

realizzazione del parcheggio con tutte le criticità ambientali, sociali e commerciali dovuti alla presenza di un immane cantiere in pieno centro cittadino, di certo non risolve il problema dei box/garage e, per di più, non né vantaggiosa né conveniente per l'intera collettività residente in centro e per tutti coloro che per motivi di lavoro vi passano buona parte del loro tempo.

In ogni caso l'analisi appena fatta non tiene conto di quanto è stabilito dalla convenzione stipulata tra comune e concessionario, secondo la quale non tutti i 220 box auto sono destinati ai residenti in centro. E' un aspetto che analizzeremo on seguito nella sezione di questo dossier riguardante la convenzione.

In un editoriale del 2011 del quotidiano online "reggio24" è stato presentato un computo dettagliato dei parcheggi presenti sul territorio del comune di Reggio Emilia. Secondo questa analisi vi sono in totale 9.116 posti auto, di cui 4.416 sono compresi all'interno dei viali e, di questi, 1.304 sono quelli destinati, gratuitamente, ai residenti. Nel computo sono compresi i 2.320 posti auto tutti gratuiti dei parcheggi scambiatori e collegati col centro storico col servizio navetta/minibù e i 495 posti auto a pagamento ed altri 845 gratuiti rientranti nel CIM (Centro Interscambio Mobilità) ed ubicati, per la maggior parte, in Piazzale Europa.

Il 5 maggio del 2008 il consiglio comunale ha approvato il piano della mobilità di area vasta di Reggio Emilia. Nel documento si parla di intensi flussi di traffico in entrata ed uscita dalla città ed, in particolare, di 14.000 spostamenti in uscita e 19.000 spostamenti in entrata solo nelle ore di punta (7-9) di cui almeno il 75% avviene in auto privata con punte anche del 90%. Possiamo quindi pensare che in media vi sia un flusso di circa 15.000 auto verso la città dalle polarità esterne. A questo punto potremmo supporre che 1/5 di queste, cioè circa 3.000, sia diretto verso il centro perché condotte da chi ci lavora e chi ci si reca per acquisire servizi, prodotti o semplicemente per goderne il valore storico e urbano. A queste però vanno sommate i circa 3.000 veicoli che, secondo le stime sulla mobilità a Reggio Emilia, si muovono giornalmente verso la circoscrizione città storica dalle altre circoscrizioni del comune per un totale complessivo di circa 6.000 auto private in entrata al centro storico ogni giorno. Dunque, se gli stalli previsti per la sosta a rotazione del parcheggio interrato in piazza della Vittoria sono 200, allora si capisce bene che questi rappresentano solo il 3,3% del "fabbisogno" di sosta a rotazione. Praticamente nulla!

In realtà bisogna considerare che esistono già 4.416 posti auto per la sosta a rotazione ubicati all'interno dei viali di circonvallazione, pertanto se tutti questi stalli fossero occupati soltanto dai veicoli che si recano in centro storico, allora i posti a rotazione previsti nel parcheggio interrato di piazza della Vittoria coprirebbero il 10,6 % del "fabbisogno" di sosta a rotazione dei quasi 1.600 veicoli che non hanno trovato spazio nelle altre aree di sosta centrali. Una soluzione che di sicuro sarebbe ancora ben lontana dal dare una sostanziale risposta al problema della sosta a rotazione.

In realtà, anche volendo considerare delle analisi più puntuali allo scopo di migliorare queste percentuali, ad esempio partendo da flussi meno intensi verso il centro o spalmati lungo un arco temporale più ampio, c'è comunque da sottolineare un fatto evidente: attualmente l'area di sosta della ex caserma Zucchi (con costi di 1,50 €/ora per un max di 6,00 € giornalieri ed un abbonamento mensile di 40,00 € 24/24h) è ampiamente sottoutilizzata, per cui è ragionevole pensare che per i 200 posti a rotazione da realizzare sotto piazza della Vittoria, previsti a 2,00 €/ora (secondo quanto definito dalla delibera di giunta comunale n.142/2010 e dalla convenzione tra comune e concessionario), la percentuale di utilizzo sia piuttosto bassa anche in considerazione dell'attuale situazione di crisi economico finanziaria che sta colpendo l'intera città.

In questa indagine, seppur approssimata, si è pensato al "fabbisogno" di parcheggio inteso come box/garage dei residenti in centro o come "fabbisogno" di sosta a rotazione per i flussi di veicoli diretti verso il centro storico. Ma un parcheggio nel sottosuolo di una piazza centrale della città di certo non disincentiva l'utilizzo dell'auto privata e, pertanto, non risolve né il problema della mobilità, né il problema del traffico e di tutte le conseguenze ambientali dirette e indirette ad esso connesse. Semmai la speranza di poter parcheggiare il più vicino possibile al luogo dell'aggregazione, del lavoro, dell'ufficio o dello shopping (ammesso che sia un'operazione

fattibile in relazione ai costi previsti per la sosta oraria e all'attuale crisi economico/finanziaria), spinge migliaia di automobilisti a prendere la propria auto e a muoversi verso il centro.

Il vero interesse pubblico sta nell'allontanare le auto dal centro e di razionalizzare la mobilità del trasporto pubblico (ad esempio aumentando le corse, migliorando la frequenza, investendo in parcheggi scambiatori fuori dalla cintura urbana con servizio navetta elettrica efficiente o servizio di car sharing elettrico, perfezionando la competitività con il trasporto privato attraverso l'individuazione di corsie preferenziali per i bus etc.).

Ammettendo pure che l'interesse pubblico nel realizzare un parcheggio interrato sia soltanto in relazione al "fabbisogno" di rimessa delle auto dei residenti o al problema della sosta nelle vicinanze dell'ufficio, dell'esercizio commerciale o del luogo di aggregazione e non al problema traffico, allora perché non realizzare un parcheggio sotterraneo con un numero maggiore di posti auto che possa effettivamente soddisfare a pieno le esigenze di residenti, lavoratori, commercianti e semplici cittadini amanti della passeggiata in centro storico?

La risposta è semplice! Intanto nella ex caserma Zucchi (a poche centinaia di metri) esiste già un'area di sosta a rotazione palesemente sottoutilizzata, ma il vero motivo per cui non si realizza una infrastruttura più capace è perché vi sono dei solidi vincoli geologici, territoriali, ambientali, architettonici e culturali che, se da un lato non permetterebbero mai una colata di cemento di tre piani nel sottosuolo di una piazza centralissima della città, dall'altro possono essere aggirati tramite una furbata che la stessa normativa vigente rende lecita. Queste considerazioni sono state sicuramente fatte sia dalla amministrazione comunale sia dal raggruppamento temporaneo di impresa (in cui è presente una società con dei precedenti proprio su una furbata in tal senso nel comune di Cagliari) aggiudicataria della realizzazione dei lavori.

In pratica succede che per la realizzazione di un parcheggio interrato con un numero inferiore a 500 posti auto non è prevista alcuna valutazione di impatto ambientale (VIA).

Fatta la legge trovato l'inganno!

L'impatto ambientale

A gennaio 2012 Legambiente ha presentato il dossier "Mal'Aria in Città 2012" con i dati sulla qualità dell'aria dei capoluoghi di provincia italiani. Nella poco invidiabile classifica delle città più inquinate d'Italia Reggio Emilia si è classificata al 24° posto con 86 sforamenti per quanto riguarda le PM10.

Reggio Emilia ha poi un altro triste primato: quello di essere una delle città più cementificate degli ultimi anni con conseguente consumo generalizzato di suolo ed impermeabilizzazione dello stesso, come evidenziato dall'ARPA attraverso la rivista "Ecoscienza" del novembre del 2011. Tutto ciò in barba al piano regolatore del 1999 in cui era ribadita come prima scelta da effettuarsi la "non espansione della città" ed era inserita la "deimpermeabilizzazione generalizzata del suolo urbano" tra le strategie da seguire.

Possibile che gli amministratori della città siano così distratti da non rispettare ciò che essi stesso mettono nero su bianco e deliberano nelle loro sedute di consiglio o di giunta?

Per trovare una risposta al perché di tanta cementificazione basterebbe semplicemente rileggere un passo della relazione, datata 28 settembre 2010, del prefetto reggiano sulle infiltrazioni della ndrangheta nel territorio di Reggio Emilia: *"Molti dei componenti delle famiglie della ndrangheta sono titolari di imprese operanti nella costruzione e nella vendita di immobili ad uso abitativo e proprio le attività edili rappresentano il principale interesse delle cosche in provincia."*

La realizzazione nei centri storici di grossi parcheggi di superficie o sotterranei, oltre a rappresentare un'ulteriore impermeabilizzazione del suolo, agevola, indubbiamente ed impropriamente, anche l'uso dell'auto privata creando aspettative di una sosta "agevolata" nei pressi della destinazione, sempre che tale operazione sia in linea con gli attuali standard dovuti alla crisi finanziaria ed economica che sta impoverendo fasce sempre più ampie di popolazione. Una immediata conseguenza sarebbe sicuramente quella di un aumento dei flussi di traffico verso il centro ed il conseguente aumento di emissioni di sostanze inquinanti come le polveri sottili PM10, molto pericolose per il sistema cardiovascolare e le vie respiratorie, e l'anidride carbonica, principale tra i gas serra. Senza trascurare lo spreco di risorse energetiche come i carburanti, l'aumento delle emissioni acustiche e il numero di ore stressanti trascorse in auto. Per di più, ci sono da considerare anche gli effetti, diretti ed indiretti, del cantiere (che sarà attivo per 2/3 anni secondo le più ottimistiche previsioni) sulla circolazione stradale, sul volume di traffico pesante in entrata ed in uscita dal cantiere, sull'aumento della produzione dei rifiuti dovuti ai lavori e al loro trasporto, ect.

In realtà, considerati gli enormi vuoti visibili a tutti nell'area di sosta dell'ex caserma Zucchi, dovuti sostanzialmente all'elevato costo orario della sosta (1,50 €), e considerato che la delibera di giunta comunale 142/2010 prevede, per i posti a rotazione del futuro parcheggio sotterraneo, un costo di 2,00 € all'ora, è ipotizzabile più una fuga delle auto dall'area di sosta Zucchi - Piazza della Vittoria con conseguente aumento del traffico lungo i viali di circonvallazione verso parcheggi meno onerosi (che a Reggio Emilia effettivamente esistono!). Un'ulteriore svantaggio, in termini ambientali, per la collettività. Per di più il trasporto pubblico, a causa dei tagli, delle esternalizzazioni, della mancanza di corsie preferenziali, dell'assenza di una politica che ne incentivi l'utilizzo e di una inefficace gestione sugli orari e sulle corse, ha perso quasi del tutto la sua efficienza.

Esiste una vasta e rigorosa normativa europea, nazionale e regionale sulla tutela dell'ambiente, del territorio, del paesaggio e della cultura, ma le amministrazioni locali troppe volte utilizzano lo strumento urbanistico, spesso attraverso il project financing, per fare cassa (e neanche troppa!) con i canoni di concessione.

A livello europeo le norme che regolano le questioni ambientali relativamente alle opere "pubbliche" sono contenute sostanzialmente in due direttive: la 2001/42/CE sulla valutazione ambientale strategica (VAS) e la 85/337/CEE con tutte le successive modifiche ed integrazioni sulla

valutazione di impatto ambientale (VIA). A livello nazionale tali direttive sono state recepite nel decreto legislativo (d. lgs.) n.152/2006, modificato ed integrato con il d. lgs. n.128/2010. A livello regionale l'Emilia Romagna ha emanato la L.R. 9/99 riguardante la "disciplina della procedura della valutazione di impatto ambientale", come modificata dal d. lgs. 152/2006, delineando in particolare le competenze territoriali in materia di VAS e VIA.

In base al sistema normativo in corso, una colata di cemento alta 3 piani sotto Piazza della Vittoria non la autorizzerebbe nessun rapporto preliminare che tenesse conto dei vincoli ambientali, territoriali, paesaggistici o culturali. Ma le amministrazioni locali sono sempre capaci di trovare la furbata, specie quando è la stessa normativa a suggerirla, e, nel caso del parcheggio sotterraneo di Piazza della Vittoria, questa, più che un nome e cognome, ha un numero: 420, ovvero i posti auto previsti nella realizzazione dell'opera.

Nell'allegato 2 del d. lgs. 152/2006 si legge che i criteri per la verifica di assoggettabilità (cioè la fase di screening finalizzata a valutare la possibilità di applicare la VAS o la VIA) è di competenza statale per i parcheggi interrati che interessano superfici superiori ai 5 ha (cinquantamila metri quadrati di superficie), localizzati nei centri storici o in aree soggette a vincoli paesaggistici decretati con atti ministeriali o facenti parte dei siti UNESCO.

D'altra parte, nell'allegato 4, si legge che i progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano riguardano i parcheggi di uso pubblico con capacità superiori a 500 posti auto. Concetto recepito alla perfezione nell'allegato B3 della L.R. 9/99, come modificata dal d. lgs. 152/2006, in cui si legge che sono sottoposti a verifica di assoggettabilità a VIA i progetti che prevedono "parcheggi di uso pubblico con capacità superiori a 500 posti auto".

Insomma se il progetto del parcheggio sotterraneo di Piazza della Vittoria avesse riguardato una superficie superiore ai 5 ha o avesse previsto un numero maggiore o uguale a 500 posti auto si sarebbe resa necessaria, in base alla normativa vigente, una verifica di assoggettabilità cui avrebbe certamente fatto seguito una VAS o una VIA che, viste le particolari condizioni territoriali, ambientali, paesaggistiche e culturali, avrebbe portato, con ogni probabilità, alla bocciatura del progetto o, quanto meno, ad un ulteriore allungamento dei tempi di progettazione e realizzazione.

Infatti nella delibera di Giunta Comunale n.12 del 18/01/2012 di approvazione del progetto definitivo dell'intervento di realizzazione del parcheggio in Piazza della Vittoria si legge dei pareri favorevoli del Dipartimento di Sanità Pubblica della AUSL di Reggio Emilia, dell'ARPA sezione provinciale di Reggio Emilia, della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici, della Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna, del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco e della Commissione per la qualità architettonica e per il paesaggio (pareri comunque espressi sui dati tecnici ricavati da monitoraggi effettuati dalla stesso raggruppamento di imprese che ha presentato il progetto), ma non vi è alcun riferimento alla delibera dell'ente competente (la Provincia o il Comune) sull'esito della verifica di assoggettabilità a VIA o a VAS.

Ma allora dove sta la sussistenza di interesse pubblico nella realizzazione di un parcheggio sotterraneo che, per almeno due o tre anni, porterà alla presenza di un cantiere immane con conseguente devastazione di Piazza della Vittoria e di sicuro, alla fine, non risolverà né il problema traffico, con tutto ciò che ne deriva di negativo in termini di salute umana e di condizione ambientale, né il problema della sosta a breve e a lungo termine?

Vuoi vedere che sotto la parola "interesse pubblico" si cela in realtà un vero e proprio interesse privato sottoforma di speculazione sul territorio pubblico?

Un affare soltanto per il concessionario privato

Il progetto del parcheggio interrato di Piazza della Vittoria prevede 420 posti auto di cui 220 destinati alla vendita in diritto di superficie per residenti e 200 per la sosta a rotazione. Il costo complessivo previsto nel progetto definitivo è vicino ai 15 milioni di euro perché nel progetto vi sono anche i costi per la riqualificazione della piazza e delle realizzazioni nella ex caserma Zucchi.

Il parcheggio resterà in concessione al gestore per 32 anni a decorrere dalla data della stipula convenzione che ne disciplinerà l'affidamento in concessione secondo un piano economico finanziario elaborato contestualmente al progetto.

Proviamo a fare due conti su quanto potrebbe fruttare una gestione del genere senza tener presente la contemporanea gestione della Zucchi.

1) Supponiamo che in un anno vengano venduti il 20% dei box (cioè 44 all'anno) ad un prezzo di 20.000 € ciascuno (per stare bassi! In realtà saranno venduti ad un prezzo maggiore del tipo 40.000/50.000 €, sempre che la società concessionaria ci riesca!). La ditta concessionaria avrebbe perciò un'entrata pari a 880.000 € all'anno che moltiplicati per 5 (cioè gli anni previsti per un'ipotetica vendita di tutti i box) diventerebbero 4.440.000 € totali (nell'ipotesi più verosimile di 40.000/50.000 € a box si sarebbe ottenuto un incasso di 8.880.000/11.000.000 €).

2) Supponiamo che ogni giorno 170 degli stalli a rotazione siano occupati per un totale di 2,50 ore a 2.00 €/ora (secondo quanto indicato dalla delibera di Giunta Comunale n. 142 del 2010 “*si prevedono tariffe orarie per la sosta a rotazione pari a euro 1,50 per il Parcheggio Zucchi e a euro 2,00 per il Parcheggio Vittoria*”). Allora l'entrata prevista sarebbe di 850 € al giorno, che, in un anno, diventerebbe di 310.250 € e, in cinque anni, 1.551.250 € totali.

3) Supponiamo che ogni giorno vi siano 25 auto con sosta giornaliera al prezzo max di 8 €. Perciò in una giornata l'incasso sarebbe di 200 € che in un anno diventerebbe di 73.000 € e in 5 anni 365.000 € totali.

4) Supponiamo che i restanti 25 stalli siano concessi in abbonamento mensile a 53 € (calcolato in proporzione rispetto agli attuali 40 € mensili e 1,50 €/ora dell'area di sosta Zucchi) per un incasso giornaliero di 43,60 €, che in un anno diventerebbe di 15.900 € e in 5 anni 79.500 €.

Secondo queste ipotesi alla fine dei primi cinque anni di concessione la ditta che gestirà i parcheggi avrà incassato 6.395.750 € e, alla fine dei 32 anni di gestione, avrà incassato circa 17.000.000 €. Nessuna impresa privata presenterebbe un progetto con un pareggio del capitale investito (contando i costi di gestione e di concessione) soltanto alla fine della concessione e senza alcun rientro! Nessuna banca lo finanzierebbe!

E' dunque più verosimile pensare ad un incasso complessivo di circa 10.000.000 € della vendita in 5 anni di tutti i garage e ad un incasso di 2.500/3.000 € al giorno per la sosta a rotazione (comprensiva di sosta oraria, tariffa max giornaliera e abbonamento mensile anche dell'area di sosta dell'ex caserma Zucchi) per un incasso medio annuale di circa 1.000.000 € e dopo 5 anni di 5.000.000 €. In questa ipotesi la società di progetto ripagherebbe il capitale investito entro il primo lustro.

Un ufficio commerciale o finanziario potrebbe richiedere un pareggio del capitale investito dopo 2,5 anni. In tal caso basterebbe vendere tutti i garage entro il termine, incassare 50.000 € a box (cosa non inverosimile) e circa 4.800 € al giorno per la sosta a rotazione che, considerata la tariffa oraria prevista, equivarrebbero, ad esempio, a 3 ore di occupazione media giornaliera di tutti gli stalli a rotazione del parcheggio Vittoria (1.200 € al giorno) e a 3 ore di occupazione media di tutti gli stalli del parcheggio Zucchi (3.600 € al giorno). In questa ipotesi la società di progetto aggiudicataria della concessione incasserebbe circa 15.750.000 € alla fine dei 12 anni di gestione della Zucchi (2011 - 2023), 11.000.000 € per la vendita di tutti i box e circa 4.000.000 € dalla sosta a rotazione del parcheggio Vittoria supponendo che parta dal 2014. Totale complessivo alla fine della gestione Zucchi 30.000.000 € circa.

C'è da dire che nella delibera di giunta n. 70/2006 si parla espressamente *“di prevedere nella bozza di convenzione la presenza di un Comitato Esecutivo bipartisan, competente a monitorare il rispetto delle condizioni di equilibrio economico finanziario e la politica gestionale del concessionario”* ed in particolare di una *“previsione di una soglia economica oltre la quale il concessionario si impegna a girare all'Amministrazione concedente parte dei ricavi”*.

Inoltre nella delibera di giunta comunale n. 142/2010 è riportato *“si prevede, in relazione alle aree di parcheggio a rotazione la corresponsione di un canone concessorio anticipato in favore del Comune, una tantum, pari a euro 100.000,00 nonché di un canone annuo di concessione di importo pari al 8% dei ricavi generati dalla sosta a rotazione in entrambi i Parcheggi, con un minimo garantito pari a euro 100.000,00 su base annua”*. Ciò significa che alla società concessionaria basterebbe ricavare 1.250.000 € annui dalla gestione degli stalli a rotazione dei due parcheggi Zucchi e Vittoria (cioè un importo di circa 3.400 € al giorno) per rientrare nella base minima annua concordata con il Comune.

Nel 2010, in una risposta ad una richiesta di chiarimenti sull'affidamento dei servizi di gestione area soste a pagamento, l'area pianificazione strategica del servizio politiche per la mobilità del comune di Reggio Emilia ha indicato un incasso di 227.685,83 €, iva esclusa, relativo al primo semestre 2010 e proveniente dalla sosta a pagamento alla Zucchi. È allora ipotizzabile pensare che l'incasso a fine anno sia stato di circa 450.000 €. Tuttavia ACT, che nel 2010 era il gestore della Zucchi, oltre ai costi di gestione, spendeva circa 266.000 € annui per l'affitto del “city where”, il sistema automatico di riconoscimento della targa e di pagamento della sosta all'uscita dal parcheggio. Pertanto è possibile ipotizzare che il guadagno netto su base annua proveniente dalla gestione della Zucchi fosse di circa 100.000 €, esattamente la quota minima prevista nella delibera di giunta comunale n. 142/2010, che, come già calcolato in precedenza, equivalgono a 3.400 € di incasso al giorno dalla sosta a rotazione. Ciò significherebbe, ad esempio, avere occupati tutti i 200 posti a rotazione del Vittoria per 2 ore al giorno e tutti gli 800 della Zucchi per 2.5 ore al giorno.

In ogni caso, se pure approssimata, l'indagine esposta ci può dare un'indicazione dell'affare che di certo non fa la collettività!

Tutto ciò nell'ipotesi che tutti i box destinati ai residenti siano venduti e che tutti gli stalli a rotazione siano occupati con una certa costanza. E se invece la società di progetto che gestirà il parcheggio non dovesse avere il rientro sperato, cosa non proprio improbabile considerati gli enormi vuoti della Zucchi? Cosa prevede realmente la convenzione tra il comune e la società aggiudicataria della concessione? Chi ci garantisce che i box non siano acquistati da facoltosi acquirenti che poi ne fanno oggetto di ulteriori speculazioni attraverso l'affitto? Chi ci garantisce che la realizzazione del parcheggio interrato in piazza della Vittoria non sia soltanto un “regalo” per i proprietari facoltosi degli appartamenti di lusso dell'isolato San Rocco già in ristrutturazione?

La convenzione tra comune e concessionario

Nella convenzione stipulata il 4 maggio 2011 tra il comune di Reggio Emilia ed il concessionario Reggio Emilia Parcheggio SpA si parla, tra l'altro, delle "condizioni per il raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario". Tale equilibrio assicura al concessionario, in ogni caso, la copertura del servizio di debito e la remunerazione del capitale investito attraverso la gestione funzionale e lo sfruttamento economico degli stalli per la sosta a rotazione dei parcheggi Zucchi e Vittoria, nonché attraverso la cessione a terzi della proprietà di ogni singolo box del Vittoria destinato ad uso privato.

L'articolo 11 bis della convenzione specifica i casi in cui il concessionario può richiedere una revisione delle condizioni della concessione in presenza di eventi o di circostanze, non imputabili al concessionario, che alterino i presupposti e le condizioni di equilibrio economico finanziario. Tra questi eventi vi è "*il mancato raggiungimento di un livello minimo di ricavi, non dipendenti da fatti o scelte imputabili al concessionario, sufficiente ad assicurare la copertura dei costi operativi di esercizio dei flussi di cassa a servizio del debito*". Ciò vuol dire (come descritto nell'art. 11 bis 2 della convenzione) che il concessionario, nel caso in cui i ricavi dalla sosta a rotazione o dalla cessione a terzi dei box non siano sufficienti a coprire la copertura dei costi sostenuti, può concordare con il comune una revisione delle tariffe orarie della sosta a rotazione, dei prezzi di cessione dei box a terzi, della durata della concessione o "*altra misura compensativa adeguata*".

Quale sia questa "*altra misura compensativa adeguata*" non è dato di saperlo in quanto la convenzione non specifica nulla in merito. Potrebbe essere un intervento diretto della copertura con soldi pubblici oppure indiretto attraverso un adeguamento di tutte le aree di sosta a pagamento del centro città agli standard dello Zucchi e del Vittoria. Ciò che è certo è che l'espressione "*altra misura compensativa adeguata*" è alquanto ambigua.

La convenzione stabilisce anche che la "*revisione concordata potrà avere ad oggetto, a scelta del concedente, anche o in alternativa a quanto sopra, la possibilità da parte del concessionario di ottenere in concessione, ad eventuale titolo di riequilibrio, aree di sosta di superficie già tariffate o da sottoporre a tariffa, comunque previa accettazione delle stesse da parte del concessionario*". Ciò significa che in caso di insufficienti ricavi per il concessionario, il comune può cedere ad esso altre aree di sosta della città che, in tal modo, potrebbe diventare, per la sosta, un monopolio della società Reggio Emilia Parcheggio Spa. Tutto ciò è rafforzato nell'art. 22 della convenzione (obblighi del concedente) in cui il comune si impegna a "*non incentivare o finanziare la realizzazione di strutture per la sosta nelle aree limitrofe ai parcheggi...*".

Per di più, come si legge al punto g dell'art. 11 bis, costituisce una circostanza non imputabile al concessionario, e quindi un presupposto per richiedere da parte di questo una revisione delle condizioni di concessione secondo quanto già detto in precedenza, "*l'istituzione di aree di sosta gratuita e/o a disco orario all'interno del perimetro definito dall'elaborato planimetrico che si allega alla presente convenzione quali allegati F1, F2, F3 ovvero modifiche alle condizioni di accessibilità ai parcheggi rispetto alla situazione esistente o programmata alla data di sottoscrizione della convenzione, sulla base di atti assunti dalle amministrazioni*". Tutto questo vuol dire che, in barba a tutte le politiche antismog, il comune farà di tutto per agevolare l'ingresso dei veicoli verso il parcheggio Vittoria creando, di fatto, un privilegio all'interesse privato anche mediante la riduzione drastica (o la completa cancellazione!) delle aree di sosta gratuita o a disco orario. Infatti nell'art. 22 della convenzione si legge: "*Il concedente si impegna a garantire ed agevolare l'accessibilità veicolare ai parcheggi, tenuto conto delle sezioni stradali e della necessaria segnaletica di indirizzamento ai parcheggi, ed a garantire il loro organico inserimento nel sistema dei parcheggi della città, al fine di consentire immediata redditività della gestione*".

Un altro punto molto discutibile della convenzione è quello riguardante la cessione a terzi del diritto di superficie di almeno il 50% dei box. All'art. 3.5 è specificato che la cessione deve interessare i "*proprietari degli immobili insistenti in tutto o in parte nel raggio di mt. 500 da piazza della*

Vitooria [...]; residenti in unità immobiliari insistenti in tutto o in parte nel raggio di mt. 500 da piazza della Vittoria [...]; esercenti attività professionali, commerciali e/o artigianali all'interno della medesima area di cui ai precedenti capoversi [...]. Decorso il termine di 180 giorni dalla stipula della presente convenzione, qualora i soggetti di cui al presente articolo non abbiano manifestato per iscritto al concessionario la volontà dell'acquisto di cui al comma 3.2 della presente convenzione, il concessionario sarà libero di cedere i posti auto/box a soggetti diversi da quelli indicati al presente comma, senza alcun vincolo”.

Ciò dimostra la non veridicità del fatto che i 220 box sono destinati tutti ai residenti in centro. Anzitutto vi è il limite minimo del 50% oltre il quale il concessionario può vendere i posti auto a chiunque, anche a chi non vive a Reggio Emilia, cosa che può interessare tutti i box auto qualora non vi siano gli acquirenti, definiti al comma 3.5 della convenzione, entro 180 giorni dalla stipula della convenzione. Poi il comma in questione parla esplicitamente anche di proprietari di immobili insistenti in tutto o in parte nel raggio di 500 mt. da piazza della Vittoria, proprietari che non necessariamente devono essere residenti a Reggio Emilia.

Riguardo le garanzie e le coperture assicurative, nell'art. 20 della convenzione, il comune si ritiene “sollevato ed indenne per tutti i rischi e per i danni causati a terzi che, a qualunque titolo, dalla concessione” rimandando il concessionario a “stipulare una polizza assicurativa per danni derivanti dall'esecuzione dei lavori... che prevede anche una garanzia di responsabilità civile verso terzi”.

Poiché l'area interessata dagli scavi è contornata da diverse strutture pubbliche e private, siamo davvero sicuri che il concessionario si è assicurato per un massimale congruo a coprire il rischio di danni a tutte queste?

Per chiudere questo capitolo vogliamo fare una riflessione su tre punti diversi della convenzione ma estremamente allineati fra loro nella nostra analisi.

All'art. 9 si legge: “Il concessionario ha possibilità di subappaltare una percentuale dei lavori oggetto della concessione ai sensi della normativa vigente”. All'art. 22 bis (oneri ed obblighi a carico del concessionario) è scritto: “con la sottoscrizione della presente convenzione, il concessionario [...] si obbliga:[...] a realizzare ed a far realizzare i lavori nel pieno rispetto della normativa vigente in materia di lavori pubblici; a rispettare e a far rispettare le norme in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro [...] ; ad applicare ed a far applicare integralmente tutte le disposizioni vigenti in materia di collocamento, di assunzione obbligatoria, di assicurazioni sociali e previdenziali, nonché le norme contenute nel Contratto Nazionale Collettivo di Lavoro per gli impiegati e gli operai; a vigilare sulla corretta esecuzione dei lavori e dei servizi affidati a terzi [...]”. All'art. 24.2 è scritto: “La decadenza [della convenzione] potrà essere pronunciata dall'amministrazione concedente [...] per violazione delle disposizioni in materia di qualificazione, di requisiti morali, professionali ed antimafia dei soggetti che a qualunque titolo eseguono i lavori”.

Il sistema del subappalto è la via più battuta dalle mafie per aggiudicarsi lavori mediante i quali riciclare i proventi delle operazioni illecite. Per di più il subappalto, unito al criterio di aggiudicazione delle gare con il metodo del massimo ribasso, è il sistema più efficace per distruggere i diritti del lavoratore e legalizzare le svariate tipologie di sfruttamento (tipologia di contratto, sicurezza, orario di lavoro, salario etc.).

Siamo sicuri che nell'inutile cantiere del parcheggio Vittoria di violazioni in materia di qualificazione dei requisiti morali, professionali ed antimafia ve ne saranno non poche (ce ne sono già prima dell'inizio dei lavori, considerate le imprese che fanno parte della società di progetto concessionaria), ma siamo altrettanto sicuri che non cadrà alcuna convenzione!

Chi è il concessionario privato beneficiario?

La definizione normativa di project financing (finanza di progetto) è contenuta nell'articolo 153 del codice degli appalti (d. lgs. 163/2006 e s. m. i.): realizzazione di lavori pubblici o di pubblica utilità tramite contratti di concessione, con risorse totalmente o parzialmente a carico dei promotori stessi. Dunque, la finanza di progetto è una operazione attraverso cui le pubbliche amministrazioni coinvolgono i soggetti promotori (privati o pubblici) nella realizzazione, con finanze totalmente o parzialmente proprie, di opere di pubblica utilità inseriti negli strumenti di programmazione formalmente approvati dall'ente sulla base della normativa vigente. A fronte del capitale investito nella realizzazione dell'opera, al promotore (che può essere individuato anche da una cordata di società investitrici) spetta la gestione operativa e la piena utilizzazione economica e commerciale dell'opera finita per un tempo determinato.

In base alla delibera di Giunta Comunale n.12 del 18/01/2012 si apprende che la società di progetto "Reggio Emilia Parcheggi S. p. A." è concessionaria della progettazione, costruzione e gestione dell'intervento in Piazza della Vittoria in regime di project financing.

La "Reggio Emilia Parcheggi S. p. A." è costituita dal Consorzio Cooperative Costruzioni (CCC), dal Consorzio Nazionale Cooperative di Produzione e lavoro Ciro Menotti (CCM), dalla APCOA Parking Italia S. p. A. e dalla Final S. p. A.

La suddetta società, in merito alla realizzazione del parcheggio interrato in Piazza della Vittoria negli atti del comune inerenti tutto l'iter per l'aggiudicazione del project financing, è stata sempre individuata come una associazione temporanea di impresa (ATI) che, alla fine della procedura aperta, è risultata essere aggiudicataria della gara. In effetti l'art. 156 del codice degli appalti prevede la facoltà del promotore aggiudicatario di costituire una società di progetto.

Una ATI è l'aggregazione di imprese più efficace al fine della partecipazione e della assegnazione di un appalto, in particolare nel settore della grandi costruzioni.

Di norma una ATI è composta da un'impresa mandataria (capogruppo) e da alcune imprese mandanti che, generalmente, lasciano alla mandataria il compito di trattare con le amministrazioni pubbliche commitenti l'esecuzione di un'opera.

Una ATI può essere di tipo orizzontale, verticale o mista, ma per comprendere bene le differenze tra queste tipologie è importante chiarire il concetto di opere scorporabili. Queste, secondo l'art. 37 al comma 1 del codice degli appalti, sono definite come "lavori non appartenenti alla categoria prevalente e così definiti nel bando di gara, assumibili da uno dei mandanti". D'altra parte l'art. 73 del DPR 554/99 sancisce che "nei bandi per l'appalto di opere o lavori pubblici è richiesta la qualificazione nella sola categoria di opere generali che rappresenta la categoria prevalente e che identifica la categoria dei lavori da appaltare".

Chiarito ciò si può riassumere che una ATI è:

- **di tipo orizzontale** quando l'impresa mandataria e le imprese mandanti operano tutte nella medesima categoria di lavori prevalente, ma la mandataria possiede i requisiti in misura maggioritaria, pur rimanendo tutte le imprese responsabili nei confronti dell'Amministrazione dell'esecuzione dell'intera opera;
- **di tipo verticale** quando, nel caso di un bando di gara in cui siano indicate le opere scorporabili, l'impresa mandataria è addetta alla realizzazione dei lavori di categoria prevalente, mentre alle imprese mandanti spettano la realizzazione di quelli appartenenti alla categoria scorporabile. Ciascuna mandante è responsabile solo per le opere da essa eseguite, mentre la capogruppo ha la responsabilità solidale per tutti i lavori oggetto del bando;
- **di tipo miste** quando, nel caso di un bando di gara in cui siano indicate le opere scorporabili, per una ATI verticale i lavori riconducibili alla categoria prevalente ovvero alle categorie scorporate possono essere assunti anche da imprenditori riuniti in raggruppamento temporaneo di tipo orizzontale.

Per la realizzazione del parcheggio sotterraneo in Piazza della Vittoria il bando di gara del comune distingue, al punto 3.4, in maniera precisa la categoria di lavori prevalente e le parti appartenenti alle categorie diverse dalla prevalente. Inoltre prevede che i lavori possano essere subappaltabili. Dalla delibera di giunta comunale n.142/2010 si evince che la mandataria dell'ATI aggiudicataria della gara è l'impresa CCC e, in particolare, che al CCC e al CCM spetta il ruolo di esecutore dei lavori, mentre alla APCOA e alla Final spettano rispettivamente quelli di gestore del parcheggio e di investitore finanziario. Inoltre per quanto riguarda il ruolo dei lavori è precisato che il CCC eseguirà una quota pari al 70% dell'opera mentre il CCM eseguirà il restante 30%.

Il Consorzio Cooperativo Costruttori (CCC)

IL CCC è uno dei colossi italiani del settore delle costruzioni con sede legale a Bologna. Esso comprende oltre 300 soci cooperatori che operano nel settore dell'edilizia civile ed industriale, nel settore dei trasporti, nel settore dei servizi, nel settore industriale e in quello dei materiali per le costruzioni. Il CCC ha contribuito alla realizzazione di alcune delle grandi opere dell'ultimo decennio specie nel nord'Italia: alta velocità Milano Bologna, passante di Mestre, olimpiadi invernali di Torino 2006, etc.

Oltre alla realizzazione dei lavori inerenti il parcheggio interrato di piazza della Vittoria, a Reggio Emilia il CCC ha ottenuto, di recente, anche l'appalto per la costruzione del centro oncematologico (già in costruzione) del Santa Maria Nuova, che si aggiunge al grande progetto riguardante la realizzazione della stazione alta velocità già definita dall'architetto Calatrava.

Tra le 16 imprese reggiane consorziate con il CCC vi sono:

- la UNIECO Soc. Coop.;
- la TECTON Soc. Coop.;
- la COOPSETTE Soc. Coop.;
- la COOPERATIVA MURATORI REGGIOLO Soc. Coop.;
- la COOPERATIVA CATTOLICA COSTRUZIONI EDILI Soc. Coop.;
- la ORION Soc. Coop.;
- la C.A.I. Soc. Coop.;
- il CCPL CONSORZIO COOPERATIVE DI PRODUZIONE E LAVORO Soc. Coop.;
- il CONSORZIO FRA COSTRUTTORI - C.F.C. Soc. Coop.;
- la COOPMOVITER Soc. Coop.;
- la COOPSERVICE Soc. Coop. P.A.;
- la CORMO Soc. Coop.;
- la GESTA SPA ;
- la MECOOP Soc. Coop.;
- la SOCIETA' CONSORTILE EUROVIE;
- la SOCIETA' COOPERATIVA MURATORI DI CAVRIAGO.

Nonostante l'accostamento del nome alle grandi opere, il CCC, come accade spesso nell'Italia degli appalti, non è certo esempio di onestà in quanto ad irregolarità.

A titolo d'esempio si riporta l'articolo dei giornalisti Antonella Beccaria e Nicola Lillo uscito il 1 settembre 2011 sulla testata on line "Malitalia" e dal titolo "Tutti gli affari del CCC, il colosso delle cooperative al centro dell'inchiesta Penati".

Nato nel 1912, il CCC ha portato a termine importanti lavori nel Nord Italia, come l'Alta Velocità tra Milano e Bologna e il passante di Mestre. Più volte finito al centro di bufere giudiziarie. Non per ultimo il Civis di Bologna.

Sarà interrogato a breve il vicepresidente del Consorzio Cooperative Costruzioni di Bologna, Omer Degli Esposti. I pm Walter Mapelli e Franca Macchia lo aspettano infatti in procura a Monza dove il manager d'origine modenese deve rispondere del reato di concussione nell'inchiesta su un

presunto giro di tangenti per la riqualificazione delle aree ex Flack e Marelli a Sesto San Giovanni. Nella storia del Ccc, però, non si tratta della prima indagine a cui il consorzio viene sottoposto.

Dal Civis e dal People Mover si deve procedere a ritroso verso la Stalingrado d'Italia. Il Consorzio cooperative costruzioni è un colosso che gestisce più di un miliardo in appalti e che ha partecipazioni in molti settori. Le cooperative che aderiscono al Ccc sono 230 mentre 20 mila gli occupati nelle varie attività. Un colosso nato nel 1912 che si è aggiudicato lavori importanti, come l'alta velocità Milano-Bologna, il passante di Mestre o l'aeroporto Leonardo da Vinci di Roma.

Un ritmo di opere e appalti in cui ci sarebbero anche gli inciampi che hanno fatto drizzare negli ultimi mesi le orecchie alla magistratura. Sul fronte bolognese, c'è quello occorso al presidente del Ccc, Piero Collina, indagato la primavera scorsa nell'ambito dell'affare Civis, il tram su gomma a guida ottica da 140 milioni di euro mai realizzato e che ha chiamato in causa anche l'ex sindaco Giorgio Guazzaloca (a palazzo D'Accursio dal 1999 al 2004), accusato di corruzione.

Il secondo inciampo, invece, è il **People Mover**, una navetta su monorotaia che dovrebbe coprire il percorso stazione centrale-aeroporto impiegando 7 minuti e mezzo. Per questo progetto Ccc si è aggiudicata la realizzazione e una concessione di 35 anni, entrambe in carico a una società costituita ad hoc, la Marconi Express. Ma anche in questo caso la magistratura ha voluto vederci più a fondo e indagini della Corte dei Conti e della procura stanno infatti cercando di chiarire aspetti legati alla suddivisione degli importi dell'intervento (90 milioni di euro), oltre a ritardi e a modalità di gestione della gara d'appalto.

E poi un mese fa, a fine luglio 2011, lo scenario di sposta a Sesto San Giovanni, la Stalingrado d'Italia. Dalla procura di Monza il vicepresidente Degli Esposti è stato iscritto sul registro degli indagati perché – ipotizzano i magistrati – avrebbe fatto pagare una tangente da 2,4 milioni di euro al costruttore Giuseppe Pasini sotto forma di consulenze a due professionisti vicini alle coop rosse.

Inoltre in questi giorni sono nate altre grane per il colosso delle cooperative.

Secondo i magistrati lombardi, Filippo Penati, ex sindaco di Sesto e vicepresidente dimissionario del Consiglio regionale lombardo (è stato anche presidente della Provincia di Milano), avrebbe imposto sempre a Pasini, proprietario dell'area Flack dal 2000 al 2005, la partecipazione delle cooperative emiliane al grande affare immobiliare e di versare una tangente di 20 miliardi di vecchie lire. Condizioni necessarie per poi garantire l'approvazione di un progetto di riqualificazione remunerativo. Cosa che però poi non avvenne.

Gli affari del dopo terremoto del 1980 e l'ombra della camorra. Ma guai giudiziari per il Consorzio cooperative costruzioni erano già sorti anni addietro. Stavolta la location cambia, ci si deve trasferire al sud, in Campania. E l'affare si lega alle opere per la ricostruzione del dopo terremoto che il 23 novembre 1980 rase al suolo anche la Basilicata. I processi, finiti per lo più con assoluzioni per la mancanza di prove che dimostrassero nello specifico connivenze con la criminalità organizzata locale, avevano però ricostruito un "sistema" (come viene definito sia negli atti giudiziari che in sede di commissione antimafia) legato a un circolo poco virtuoso del calcestruzzo.

Secondo le ipotesi della procura di Napoli e di Nola, si sarebbe giocato su una diversa lavorazione dei derivati del cemento (da scarico libero a pompato, procedura più cara) che avrebbe fatto innalzare il costo degli interventi. E non di poco, in base ai punti da cui avevano preso le mosse i magistrati campani. Per esempio, per realizzare una variante lungo la Statale 268 del Vesuvio si era passati dagli iniziali 48 a 300 miliardi di lire mentre per la sistemazione del Canale Conte di Sarno l'oscillazione era stata da 15 a 501 miliardi.

I carabinieri del Ros di Napoli avevano seguito tracce informatiche e trasmissioni via fax del Consorzio cooperative costruzioni di Bologna e della Conscoop di Forlì perché – come dichiarò in sede d'udienza l'ufficiale dell'Arma Giuseppe De Donno – si voleva accertare se fatturassero "la fornitura del calcestruzzo in quantità maggiori rispetto a quelle impiegate o fatturavano una tipologia di lavoro piuttosto che un'altra" e se esistesse una documentazione contabile parallela non trasmessa alla magistratura.

Inoltre, come fece notare anche Luciano Violante in commissione antimafia, c'era il sospetto che tra i subappaltatori ci fossero aziende e personaggi legati alla camorra. Emerse, sia durante le indagini che nei processi, il nome della Agrobeton, riconducibile a Carmine Alfieri, e fu giudicato anomalo il modo con cui interventi come quelli sopra citati andarono alle cooperative emiliane, che avrebbero ai tempi beneficiato di un intervento diretto da parte del commissario straordinario del governo (il presidente della Regione), che godeva di poteri specifici nella gestione dei lavori pubblici.

Le assoluzioni: non vennero dimostrati l'associazione mafiosa e il concorso esterno. Quando le indagini si chiudono, per alcune ipotesi di reato (come la turbativa d'asta) è giunto il tempo delle prescrizioni e, per quanto rimane perseguibile, i diversi tronconi investigativi si trasformano in abbreviati e in riti normali. Gli emiliani vengono assolti per non aver commesso il fatto, sentenza che viene festeggiata da giornali come "Cooperazione italiana" nei termini di una vittoria. In sede di giudizio, infatti, non verranno dimostrati l'associazione di stampo mafioso e nemmeno il concorso esterno degli imprenditori o dei dirigenti inquisiti.

Filippo Beatrice, sostituto procuratore della Dda di Napoli, commenterà: "Le indagini hanno preso le mosse dalle dichiarazioni collaborative dei capi della camorra della provincia, in particolare di Carmine Alfieri, [...] arrestato nel settembre del 1992, e di Pasquale Galasso, suo luogotenente ma anche vero e proprio capo riconosciuto [...]. Erano state comunque individuate alcune irregolarità perché le procedure relative agli appalti non erano state pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale ma soltanto in quella della Comunità europea [...]. L'attività investigativa da noi svolta si è [tuttavia] incentrata più sull'aspetto camorristico che non su quello amministrativo". Dunque niente associazione e concorso esterno, esclusi con una prima sentenza del 21 marzo 2002, confermata in secondo grado il 28 giugno 2004 e poi diventata definitiva.

L'articolo è un racconto ben articolato, ma manca di un fatto importante: nel 2008 il CCC, insieme alla CMC di Ravenna, si è aggiudicato l'appalto per l'allargamento della base americana a Vicenza nell'area Dal Molin per un importo complessivo di 245 milioni di euro. Ma per il CCC gli affari di "guerra" americani non sono una novità, infatti, è lo stesso Piero Collina ad ammetterlo in una intervista del 2007: "Siamo presenti da anni ad Aviano e a Sigonella, non vedo perché non dovremmo andare a Vicenza".

Evidentemente i dollari e gli affari loschi sono più importanti del codice etico di cui il CCC si è dotato!

Il Consorzio Nazionale Cooperative di Produzione e Lavoro *Ciro Menotti* (CCM)

Dalla home page del CCM si legge: "Il CCM è un Consorzio di Cooperative di Produzione e Lavoro aderente all'Associazione Generale delle Cooperative Italiane – A.G.C.I. Il CCM opera dal 1962 nell'assunzione di appalti pubblici e privati: civili, industriali, stradali, ferroviari, idraulici, opere di manutenzione civile, impiantistica e industriale, opere di restauro e manutenzione di beni immobili sottoposti a tutela, opere fluviali, di ingegneria naturalistica, opere marittime, Global Service e Project Financing. Le realizzazioni vengono affidate alle associate attraverso il coordinamento consortile in un rapporto organico rispondente alla natura dei lavori, alla loro dimensione e alle specializzazioni. Il Consorzio associa attualmente 90 cooperative distribuite sul territorio nazionale."

Il CCM ha la propria sede a Ravenna e, nel 2010, ha partecipato a 1.404 appalti per un fatturato di 95.580.000 €. Le imprese reggiane associate alla CCM sono:

- la TECTON Soc. Coop.,
- la ORION Soc. Coop.,
- la MECOOP Soc. Coop.,
- la C.A.I. Soc. Coop;

- la AR/S ARCHEOSISTEMI Soc. Coop.

Nel 2006 il CCM ha avviato l'iter burocratico per l'aggiudicazione di un appalto (avendovi partecipato in una ATI con l'impresa mandataria World Trade srl) per la realizzazione di un parcheggio interrato in via Roma a Cagliari che ha avuto una storia singolare.

Il percorso burocratico è stato disseminato da lunga serie di delibere della giunta cagliaritano che hanno riguardato l'interesse pubblico dell'opera, l'approvazione del progetto definitivo, l'approvazione del quadro economico e l'approvazione di una revisione progettuale che ha ridimensionato il numero dei posti auto da realizzare da 620 a 460 esclusivamente per evitare la procedura di verifica di assoggettabilità (screening) a VIA/VAS.

Alla fine, il 28 dicembre 2009, la ATI comprendente il CCM si è aggiudicata la gara grazie ad un ribasso del 34,4% rispetto agli iniziali 11.320.000 € previsti dal bando.

Contro la sciagura annunciata rappresentata dal parcheggio interrato, i cagliaritano si sono organizzati dal basso e hanno portato avanti una lotta autodeterminata in un'ottica ambientalista, di tutela dell'interesse e del bene comune e di razionalità sulla questione traffico. Proprio in base a quest'ultima, una relazione tecnica del Centro interuniversitario ricerche economiche e mobilità (CIREM) ha evidenziato tutti "i possibili rischi di congestione e in generale di disagi per il traffico pubblico e privato". Insomma il cantiere avrebbe paralizzato l'intero traffico cittadino per anni generando tutta una serie di problematiche ad esso inerenti.

Sotto i colpi delle note tecniche dell'ateneo cagliaritano, la giunta del comune di Cagliari ha ceduto e, con una delibera del 25 agosto 2011, ha deciso definitivamente di non procedere all'esecuzione dei lavori di costruzione del parcheggio interrato in via Roma e di avviare la procedura legale per il contenzioso con l'ATI aggiudicataria.

A Genova, il CCM è essere presente in una società di progetto, denominata "Genova Piazza Dante Parking S.p.A.", insieme alla finanziaria Final S.p.A. e alla Apcoa Parking Italia S.p.A.. La società in questione risulta essere concessionaria per la realizzazione e la gestione di un parcheggio interrato in piazza Dante per un totale di 364 autoveicoli e 501 moto per un investimento complessivo di 15,7 milioni di euro al netto dell'iva. Per questa infrastruttura il RINA (gruppo che lavora in qualità di organismo di certificazione internazionale in più settori) ha emesso, su richiesta di una delle banche finanziatrici del progetto, un report preliminare sulle caratteristiche tecnico-ambientali ed economiche della struttura da realizzare. Ebbene in tale rapporto si legge che il parcheggio, essendo dimensionato al di sotto dei 500 posti auto, ai sensi della LR Liguria 38/98 non deve essere sottoposto a procedura di screening relativa alla verifica sulla necessità della VAS/VIA. Ancora una volta la classica furbata che permette di evitare tutte le valutazioni ambientali. Singolare è poi una parte del report riguardante l'indagine sulle capacità tecniche e organizzative del CCM. Infatti si legge chiaramente "dai dati raccolti, il consorzio sembra non possedere esperienza nella realizzazione dei parking interrati simili a quello di piazza Dante. Bisogna tuttavia tenere conto che non si hanno ancora informazioni per quanto riguarda a quale cooperativa verrà affidata la costruzione dell'opera."

Il report del RINA contiene un'analisi globale dell'opera molto interessante ed è visibile al seguente link http://piemonte.indymedia.org/attachments/sep2011/progetto_park_piazza_dante.pdf

Il CCM si è dotato di un codice etico, una sorta di vademecum sulle buone intenzioni. Senza andare troppo nel dettaglio, si possono citare due passaggi del documento:

- il punto 4.7 sulla tutela ambientale recita: "Nella consapevolezza che l'ambiente rappresenterà sempre più in futuro, un aspetto chiave nello sviluppo del benessere della comunità e quindi anche un vantaggio competitivo, in un mercato sempre più allargato ed esigente nel campo della qualità e dei comportamenti, il Consorzio, nell'ambito delle proprie attività, si impegna a rispettare la normativa in materia di tutela e protezione ambientale, promuovendo una conduzione delle proprie attività incentrata sul corretto utilizzo delle risorse e sul rispetto dell'ambiente.";
- il punto 5.2 sulle ATI recita: "Nella scelta dei partner con cui costituire associazioni temporanee d'impresa, il Consorzio è impegnato a concludere accordi soltanto con imprese

che mantengano una condotta ispirata al rispetto delle normative vigenti, della correttezza e trasparenza delle azioni e del corretto utilizzo delle informazioni riservate.”.

Se vi fosse un reale interesse per la salvaguardia ambientale il consorzio non dovrebbe infilarsi in certi progetti “scappatoia”, giocando al ribasso, col solo scopo di evitare la valutazione d’impatto ambientale. D’altra parte se la scelta dei partner fosse davvero così rigorosa, allora il CCM non dovrebbe costituire ATI o società di progetto con imprese come la CCC i cui dirigenti sono più volte finiti al centro di bufere giudiziarie.

Evidentemente anche per questo consorzio di cooperative la fame di profitto è più forte del codice etico visibile al link <http://www.ciromenotti.it/images/upload/file/CODICE%20ETICO.pdf>

La Final S.p.A.

In un articolo del quotidiano on line “Cremona Oggi” (<http://www.cremonaoggi.it/?p=38421>) l’autore riporta alcuni dati dedotti da una visura camerale della “Cremona Parcheggi srl” da cui si può osservare che la Final Holding S.p.A., con sede a Palermo, è socio unico della “Cremona Parcheggi srl” proprietaria dell’immobile in cui è ubicato il cosiddetto parcheggio Massarotti a Cremona ed in gestione alla Apcoa.

In particolare, la Final, di cui si è già accennato in merito alla questione parking piazza Dante a Genova, è iscritta al registro delle imprese del capoluogo siciliano dal 3 marzo 2004. La società risulta iscritta come “Impresa inattiva”. E’ retta da un Consiglio di amministrazione con numero minimo di 2 amministratori e numero massimo di 7 amministratori. Tra le funzioni previste dall’oggetto sociale vi sono la costruzione, ristrutturazione, gestione in proprio e/o per conto terzi di immobili con destinazione d’uso civile abitazione, industriale, commerciale, agricola, alberghiera e di qualsiasi altra natura; lavori in terra e murari in genere; esecuzione di lavori di restauro di edifici ed opere storico monumentali; commercializzazione di opere d’arte, mobili ed oggetti di antiquariato; realizzazione e gestione di parcheggi ad uso pubblico o privato, interrati, a raso o in struttura.

Il capitale sociale deliberato, sottoscritto e versato ammonta a 5.010.000 euro. I soci di Final Spa sono Lodetti Achille Massimo (con la quota maggioritaria composta da 5.003.334 azioni ordinarie), Lodetti Alliata Filippo (quota da 3.333 azioni ordinarie), Lodetti Alliata Attilio (quota da 3.333 azioni ordinarie). Il consiglio di amministrazione è composto da 3 amministratori: Lodetti Achille Massimo (presidente), Lodetti Filippo (consigliere), Lodetti Attilio (consigliere). Il Cda è affiancato da un collegio sindacale di 5 membri.

La Final S.p.A. ha alle spalle una lunga storia di appalti e ricorsi al TAR in merito ai parcheggi. Oltre che a Genova e a Cremona la holding in questione è stata presente in associazioni temporanee di impresa o in società di progetto per appalti inerenti la costruzione e la gestione di parcheggi a Cuneo, Alessandria, Aeroporto di Palermo, Massa etc.

Nel 2007, in una ATI insieme alle aziende ICOB e COESI, la holding palermitana si è aggiudicata l’appalto per la realizzazione in project financing per la realizzazione del parcheggio interrato Sanzio a Catania per un importo di 21 milioni di euro, cofinanziato per 12,5 milioni di euro dalla Regione Sicilia. L’appalto è finito nell’inchiesta “Iblis” sui presunti rapporti tra esponenti di “Cosa Nostra”, politici, amministratori e imprenditori. Infatti sia nell’ICOB che nella COESI è stata riscontrata una partecipazione maggioritaria alla compagine azionaria da parte di personaggi vicini ai boss di una cosca di Enna.

Nel 2008 il Comune di Massa ha revocato le proprie precedenti delibere con cui aveva dichiarato di pubblico interesse il progetto di Società Final S.p.A. e Società Apcoa Parking Italia S.p.A. per la realizzazione di parcheggi interrati nel centro cittadino. Una delle motivazioni assunte dalla pubblica amministrazione nella ritrattazione delle delibere sull’interesse pubblico è stata quella di incentivare l’allontanamento dei veicoli dal centro cittadino ritenendo, di fatto, che un parcheggio interrato nel centro della città sia un’opera inutile e dannosa.

Contro il provvedimento di revoca e la rivalutazione dell'interesse pubblico da parte del Comune di Massa, la Final S.p.A. e la Apcoa, palesemente incuranti della salute e sicurezza delle persone e spinte soltanto dalla sete di profitto, hanno presentato ricorso al TAR regionale della Toscana che lo ha accolto con una sentenza del 2009. Ma contro tale sentenza il Comune di Massa si è appellato al Consiglio di Stato che, con una sentenza del 2010, ha dichiarato definitivamente la legittimità del provvedimento di revoca nell'ottica della riformulazione dell'interesse pubblico ed inoltre ha sostenuto che l'amministrazione sia tenuta a corrispondere il solo indennizzo ex art. 21-quinquies L. n°241/1990, e non l'integrale risarcimento del danno.

In definitiva, di fronte ad una seria e razionale rivalutazione dell'interesse pubblico in merito alla realizzazione in project financing di infrastrutture come un parcheggio sotterraneo, la giurisdizione italiana offre un precedente importante che permetterebbe a qualunque amministrazione pubblica non solo di evitare, in extremis, la realizzazione di opere inutili e dannose, ma anche di evitare il risarcimento integrale del danno che potrebbe essere paventato dalla ATI aggiudicataria.

La Apcoa Parking Italia S.p.A.

La Apcoa è una multinazionale tedesca che gestisce parcheggi in tutta Europa. La Apcoa italiana ha sede a Mantova e ha la gestione dei parcheggi di molte città italiane in regime di quasi monopolio e con un'arroganza di prezzi che spesso sono al centro di tante polemiche.

A Reggio Emilia la Apcoa è presente nella ATI aggiudicataria del bando per la realizzazione del parcheggio sotterraneo in Piazza della Vittoria e nella relativa società di progetto. Ma la Apcoa gestisce già il parcheggio ex caserma Zucchi i cui proventi (1,50 € all'ora per un tariffa massima giornaliera di 6 € e un abbonamento mensile 24/24 di 40 €) a quanto pare dovrebbero servire proprio per finanziare la realizzazione dell'opera nel sottosuolo di Piazza della Vittoria che la stessa Apcoa gestirà per 32 anni all'interno della società Reggio Emilia Parcheggi S.p.A. Ma allora non è del tutto vero quanto affermato da più voci secondo cui il parcheggio interrato sarebbe totalmente finanziato dai privati, perché in effetti si tratterebbe di una struttura finanziata da tutti i cittadini attraverso la concessione della Zucchi. Per di più Apcoa, nel tentativo di colmare gli enormi vuoti della ex Zucchi, che di certo non aiutano il finanziamento del parcheggio sotterraneo, di recente ha proposto ai commercianti una convenzione per offrire ai clienti degli esercizi commerciali del centro ore di sosta a prezzo scontato. Una proposta accolta con molta freddezza sia dalla Ascom che dalla Confesercenti che, insieme, hanno capito che dietro la proposta della Apcoa si cela una richiesta di aiuto a mettere un tampone alla fuga di auto dalla Zucchi per l'elevato costo della sosta che di certo, unito alla crisi economico-finanziaria del momento, non ha agevolato i consumatori. Del resto si tratta di una fuga che sarà ancora più energica in futuro. Infatti Piazza della Vittoria e ex caserma Zucchi sono distanti poche decine di metri, pertanto il futuro parcheggio interrato, i cui posti a rotazione costeranno 2 € all'ora, non solo darebbe forma ad un'area di centro storico gestita pericolosamente in monopolio privato (cosa che una amministrazione pubblica dovrebbe, in teoria, evitare) ma, in considerazione delle particolari condizioni socio-economiche cittadine (disoccupazione alta, precariato, cassa integrazione, impoverimento di fasce sempre più ampie di popolazione etc.) causerebbe una ricerca di aree di sosta più convenienti, magari quelle dei grossi centri commerciali dove si applicano campagne di sconti sulla spesa, oltre che ad una congestione del traffico lungo i viali dell'onda verde.

La Apcoa e la Final sono due società partner che in molte occasioni hanno partecipato in ATI a project financing riguardanti la realizzazione e la gestione di parcheggi in varie città d'Italia.

Nel 2006, nell'ambito del programma triennale dei lavori pubblici 2005/2007 a Reggio Emilia, l'ATI composta da Irces95 INGG, Apcoa e Final ha presentato due proposte: una per la costruzione di parcheggi interrati in area della città, tra cui piazza della Vittoria, e l'altra per la costruzione di un parcheggio in struttura nei pressi dell'Ospedale S.Maria Nuova di Reggio Emilia. Entrambe, rispettivamente con una delibera di giunta n. 67 del 22 marzo 2006 e n.167 del 19

giugno 2006, sono state dichiarate insussistenti del pubblico interesse. In particolare nella delibera 67/2006 si legge chiaramente: *“La progettazione funzionale risulta inadeguata per quanto riguarda i parcheggi destinati ai residenti; in particolare il proponente prevede che il parcheggio di piazza della Vittoria venga destinato, nelle more della cessione a terzi dei posti auto, a rotazione. Quindi, questa modalità di gestione risulta incongruente con gli indirizzi dello studio di prefattibilità e con gli obiettivi dell’Amministrazione Comunale. Dal punto di vista economico-finanziario il progetto proposto presenta una elevata redditività per il proponente e comporta la generalizzazione della sosta a pagamento sull’area del centro storico. La tariffa proposta più che raddoppia l’attuale costo orario. Questa politica tariffaria è volta a garantire al proponente un alto rendimento e si presenta per gli utenti più onerosa di quella dell’attuale gestore. Tale incremento delle tariffe potrebbe, inoltre, costituire un elemento disincentivante il progetto di riqualificazione e promozione dell’intero sistema centro storico, e pertanto incongruente con gli obiettivi dell’Amministrazione Comunale.”*

Dunque per l’amministrazione comunale l’insussistenza dell’interesse pubblico risiedeva nella proposta di una tariffa raddoppiata rispetto al prezzo orario di sosta del 2006 (1€/ora nelle zone centrali) che avrebbe garantito una elevata redditività al proponente e, al contempo, sarebbe stata disincentivante per il progetto di riqualificazione e promozione del centro storico. Ebbene, come già stimato in precedenza, anche l’attuale società di progetto, concessionaria della progettazione, costruzione e gestione dell’intervento in Piazza della Vittoria in regime di project financing, avrebbe chiaramente una elevata redditività, per di più la tariffa oraria prevista è di 2€/ora (delibera di giunta 142/2010). Possibile che tale costo orario sia più incentivante?. Ma soprattutto come è possibile che Apcoa e Final, la cui proposta per il parcheggio di piazza della Vittoria è stata bocciata perché insussistente dell’interesse pubblico, si ritrovano poi nella ATI aggiudicataria dei lavori?

La Reggio Emilia Parcheggi S. p. A.

In base alla delibera di Giunta Comunale n.12 del 18/01/2012 la società di progetto Reggio Emilia Parcheggi S.p.A. (costituita da CCC, CCM, Apcoa e Final) risulta essere concessionaria della progettazione, costruzione e gestione dell’intervento in Piazza della Vittoria in regime di project financing.

La Reggio Emilia parcheggi S.p.A. si è costituita il 22 aprile 2011, ha sede a Bibbiano RE in via Vittorio Veneto 2 ed è iscritta al registro delle imprese come attività di costruzione di edifici residenziali e non residenziali.

Tale società rappresenta in tutto e per tutto una fusione tra il mondo delle cooperative e quello industriale e lo si capisce perfettamente esaminando i nominativi del suo cda: Filippo Lodetti Alliata (nel ruolo di presidente del cda), Roberto Drei e Nicola Grasso Peroni (entrambi nel ruolo di consigliere) tutti in carica per tre anni.

Filippo Lodetti Alliata è un uomo del gruppo Lodetti leader nel settore della metallurgia in Sicilia ed è figlio di Achille Massimo Lodetti già presidente dell’associazione degli industriali di Palermo tra il 1997 e il 1999 e consigliere delegato della Gesap, la società che gestisce l’aeroporto di Punta Raisi, alla fine degli anni novanta. Il rampollo della famiglia Lodetti è stato vicepresidente dei giovani industriali del capoluogo siciliano ed ha sposato Giorgia Iasoni l’imprenditrice reggiana eletta di recente presidente regionale dei giovani imprenditori e già vicepresidente della Ecologia Soluzione Ambiente S.p.A., con sede a Bibbiano in via Vittorio Veneto 2 (la stessa della Reggio Emilia parcheggi S.p.A.), che fa grandi affari con le amministrazioni locali o le aziende in merito alla gestione dei rifiuti, dei cassonetti interrati e delle isole ecologiche.

Il cosiddetto “principe” Lodetti è anche amministratore unico delle seguenti società: Cremona Parcheggi srl (gestione parcheggi ed autorimesse), Dittaino logistic srl (costruzione edifici residenziali e non residenziali con sede a Palermo), Ecofin srl (trattamento e smaltimento di altri

rifiuti non pericolosi con sede a Bibbiano RE in via Vittorio Veneto 2, lo stesso indirizzo della sede della Reggio Emilia parcheggi S.p.A. e della Ecologia Soluzione Ambiente S.p.A., e magari con un futuro contratto per lo smaltimento dei rifiuti dovuti agli scavi!), Final S.p.A. (operazioni di holding nelle attività gestionali con sede a Palermo), Genova Piazza Dante Parking S.p.A. (gestione parcheggi ed autorimesse con sede a Genova), Nuova Navigliaccio S.p.A. (gestione parcheggi ed autorimesse con sede a Pavia) e Pavia Parcheggi srl (gestione parcheggi ed autorimesse con sede a Pavia). Inoltre Filippo Lodetti Alliata è consigliere nel cda della Coflac srl (costruzione di edifici residenziali e non residenziali con sede a Roma) e di Villa Alliata Cardillo srl (attività di musei con sede a Palermo). Quest'ultima è una residenza privata e storica della famiglia Alliata Cardillo (principi e marchesi!) restaurata di recente con fondi europei (P.O.R. Sicilia cofinanziamento) pari a 1,7 milioni di euro per farci un centro d'arte denominato "Piana dei Colli", ma soprattutto una location per matrimoni e ricevimenti con cui trarre utili.

Roberto Drei, dopo aver fatto la gavetta alla direzione della compagnia assicuratore Unipol e nelle strutture regionali del movimento cooperativo di Legacoop, è attualmente un dirigente del CCC, per cui lavora nel ramo degli appalti pubblici per operazioni di partenariato pubblico privato e project financing. Inoltre il dirigente CCC è presente anche nei cda di tre aziende: Empoli Salute S.p.A. (una società di progetto in cui il CCC ha una partecipazione per un project financig all'ospedale di Empoli e avente per oggetto la dicitura "altre attività di consulenza imprenditoriale e altra consulenza amministrativo gestionale e pianificazione aziendale" con sede a Montelupo Fiorentino FI), Hydroversilia srl (società con sede a Pietrasanta LU in cui il CCC ha una partecipazione per la Gestione della realizzazione di una centrale idroelettrica nel comune di Stazzema LU) e Il Cuore della Besurica srl (società di progetto con sede a Fiorenzuola d'Arda PC in cui il CCC ha una partecipazione in merito alla concessione di lavori per la realizzazione di un centro polifunzionale a Piacenza).

Ma Roberto Drei è anche un esponente di spicco della sezione provinciale di Ravenna del partito repubblicano italiano di cui è stato segretario e vicesegretario oltre ad averne ricoperto il ruolo di consigliere comunale dal 1980 al 2004 a Lugo RA.

Nicola Grasso Peroni è un avvocato di Massa esperto di diritto societario soprattutto per ciò che riguarda le fusioni societarie. E' stato, dall'ottobre 2004, liquidatore della Vega srl azienda di studi di architettura, ingegneria ed altri studi tecnici con sede a Massa e cessata nell'aprile del 2010.

Le Cooperative UNIECO e ORION

Unieco, con sede a Reggio Emilia, ed Orion, con sede a Cavriago, sono le due cooperative appartenenti al CCC a cui pare che spetterà l'esecuzione materiale dei lavori per il parcheggio interrato in piazza della Vittoria.

Nonostante Unieco sia un colosso del mondo delle cooperative "rosse" reggiane, i suoi operai alla fornace di Fosdondo sono stati colpiti da cassa integrazione straordinaria e contratti di solidarietà a partire dal 1 settembre 2010. Una situazione che è stata poi prorogata fino al 31 agosto 2012, come stabilito dal decreto n. 62618 del ministero del lavoro, salute e politiche sociali emanato il 9 novembre 2011.

Unieco, però, non sempre fa affari leciti e la conferma arriva dalle decine di pagine che il giornalista Tizian ha dedicato ai rapporti tra la cooperativa e le infiltrazioni della criminalità organizzata nel suo libro "Gotica". Nel paragrafo sottotitolato "'ndrangheta, mafia e camorra oltrepassano la linea" Tizian parla di Maurizio Luraghi, l'imprenditore milanese condannato in primo grado per associazione mafiosa perché ritenuto dai giudici legato alla 'ndrina Barbaro-Papalia: "Luraghi è l'imprenditore scelto dalla Unieco per movimentare la terra nei cantieri della Lombardia. A Buccinasco, profondo hinterland milanese e feudo delle famiglie calabresi Barbaro-Papalia, Luraghi e la Unieco hanno costruito insieme... Da venti anni la ditta di scavi e asfalti di Luraghi lavora quasi esclusivamente per Unieco".

Giovanni Tizian cita fonti provenienti da un'informativa del Gico, il reparto investigativo della guardia di finanza, le cui intercettazioni mostrano una certa attenzione, da parte della cooperativa, nel richiedere il rispetto delle leggi 626, 494 o delle certificazioni ISO, ma una certa disattenzione nel concedere i lavori in subappalto, disattenzione che indirettamente aiuta la 'ndrangheta a generare le condizioni per il riciclo del denaro proveniente da operazioni illecite.

La Unieco ha lavorato nel cantiere dei nuovi grattacieli (Torri Faro) che sovrastano San Benigno a Genova e zeppi di appartamenti superpanoramici in vendita a 250.000/270.000 euro. I lavori sono stati realizzati per la ditta Eco.Ge di Gino Mamone, personaggio vicino ai potenti boss della 'ndrangheta e grande rastrellatore di appalti pubblici nel genovese ed in Piemonte. La Eco.Ge (per quanto abbia una certificazione sull'antimafia perfettamente in regola) è finita sotto inchiesta per turbativa d'asta, per reati ambientali legati allo smaltimento dei rifiuti, corruzione e false fatturazioni (ne ha parlato approfonditamente il giornalista Riccardo Iacona in una trasmissione su Rai 3 andata in onda nel 2011).

A Savona la Unieco ha lavorato al cantiere nelle aree della cosiddetta ex metalmetron per la realizzazione di un parco turistico commerciale. Per quell'opera la cooperativa reggiana ha subappaltato parte dei lavori alla ditta Scavo Ter, una delle società dei fratelli Fotia vicini alle 'ndrine calabresi e finita sotto inchiesta per lo smaltimento illecito degli scarti edili proprio durante i lavori dell'area ex metalmetron.

La cooperativa Orion di Cavriago attualmente non se la passa benissimo. Per quanto abbia subito una rivoluzione nel proprio cda, con un massiccio intervento della Unieco (che in futuro potrebbe assorbire la cooperativa di Cavriago), i suoi dipendenti sono sotto contratto di solidarietà. Sulla Orion pesa anche una sentenza del giudice del lavoro che l'ha obbligata a risarcire la famiglia di un suo dipendente deceduto a causa dell'amianto.

Analogamente alla sorella maggiore Unieco, la Orion si distrae al momento di subappaltare i propri lavori. Esempio è l'esempio delle opere di scavo di Iren: realizzazione appaltata alla cooperativa cavriaghese che l'ha subito subappaltata al Consorzio Primavera, ditta di Reggiolo pesantemente in odor di mafia, tant'è che in passato (luglio 2010) è stata colpita dalle interdittive antimafia del prefetto di Reggio Emilia.

L'iter per l'aggiudicazione del project financing

Il 15 ottobre 2004 la giunta comunale di Reggio Emilia ha adottato, con delibera 21171/324, il programma triennale delle opere pubbliche 2005/2007 e l'elenco annuale dei lavori pubblici 2005, successivamente approvati dal consiglio comunale con delibera 268/13 del 21 gennaio 2005.

Nello stesso elenco dei lavori pubblici è previsto l'intervento "Parcheggi interrati o silos (Zucchi, San Girolamo, Piazza Vallisneri, ecc.)" con oggetto "Costruzione di parcheggi interrati in aree della città" in project financing per una stima dei costi di programma pari a 15.000.000 € per l'anno 2005.

Il 25 febbraio 2005 è pubblicato l'avviso indicativo in merito al project financing ed entro il 30 giugno 2005 al comune pervengono due proposte: una dalla ATI Irces95 INGG, Apcoa e Final di cui si è detto in precedenza, e l'altra dalla ATI composta da CCC, Italcantieri e CFC, la quale fa pervenire una proposta che prevede la realizzazione di tre parcheggi interrati e rispettivamente: ex Caserma Zucchi (1 piano per 460 posti con fruibilità pubblica), piazza della Vittoria (1 piano per 79 posti e 45 box, da destinarsi esclusivamente ai residenti in centro storico) e piazza XXIV Maggio (1 piano per 72 posti per i soli residenti).

La proposta della seconda ATI, conclusa la fase istruttoria prevista in termini di legge, viene dichiarata di interesse pubblico con delibera di giunta comunale n. 70 del 22 marzo 2006. Nella stessa delibera, tuttavia, la giunta comunale rimette la proposta al responsabile unico del procedimento (RUP) per l'attivazione della procedura di modifica della proposta sulla base di quanto evidenziato nella relazione di istruttoria agli atti P.G. 2365.

Tra le motivazioni della delibera che sanciscono l'interesse pubblico si legge:

"Nel complesso la proposta persegue le linee strategiche d'intervento indicate nello studio di fattibilità e delle linee di governo dell'Amministrazione Comunale. Dal punto di vista economico-finanziario il progetto proposto presenta una più che adeguata redditività per il promotore e comporta la generalizzazione della sosta a pagamento sull'area del centro storico. Positiva la scelta di prevedere il mantenimento della struttura tariffaria oggi in vigore e quindi di mantenerla in linea con le politiche sulla mobilità dell'Amministrazione Comunale. Positiva la scelta di prevedere nella bozza di convenzione la presenza di un Comitato Esecutivo bipartisan, competente a monitorare il rispetto delle condizioni di equilibrio economico finanziario e la politica gestionale del concessionario. Altrettanto positiva la previsione di una soglia economica oltre la quale il concessionario si impegna a girare all'Amministrazione concedente parte dei ricavi. "

Nel 2006 il prezzo orario max della sosta nell'area ex caserma Zucchi era di 1 €. Oggi un'ora di sosta alla Zucchi costa 1,50 € e un'ora di sosta al parcheggio interrato in piazza della Vittoria costerà 2 €.

Come si legge da un comunicato stampa del comune datato 1 luglio 2005, la stessa ATI presenta una proposta per la realizzazione di un parcheggio in struttura nei pressi dell'Ospedale S.Maria Nuova di Reggio Emilia, ma per questa viene dichiarata l'insussistenza del pubblico interesse con delibera di giunta n.166 del 19 giugno 2006.

Nel frattempo entra in vigore il codice degli appalti d. lgs. 163/2006 che ritocca le condizioni di project financing e rallenta il percorso dialettico tra RUP e promotore sulle modifiche da apportare alla proposta già dichiarata di pubblico interesse. È una fase importante perché RUP e promotore devono capire dove finisce l'ambito di applicabilità delle legge Merloni e dove inizia quello del nuovo codice degli appalti.

Il 9 giugno 2008 l'assessore Mimmo Spadoni interviene in una seduta de consiglio comunale in seguito ad una interpellanza sulla questione del project financing relativo ai parcheggi in centro. Egli riferisce di una negoziazione in atto sugli aspetti tecnici riguardanti un parcheggio sotterraneo alla ex caserma Zucchi, di un parcheggio sotterraneo da 100-130 box in piazza della Vittoria e di un parcheggio per residenti della capacità di circa 30-40 posti in largo degli Alpini. In particolare

l'assessore da conferma sulla dirittura d'arrivo per quanto riguarda il progetto preliminare che potrebbe essere messo a gara entro il mese di ottobre dello stesso anno.

All'inizio di novembre del 2008 il Tribunale di Pavia sequestra i libri contabili della Italcantieri S.p.A. che, nell'estremo tentativo di evitare il fallimento chiede l'ammissione al concordato preventivo tramite l'imprenditore calabrese, ma residente a Quattro Castella, Pino Ruggeri, lo stesso che nel maggio 2009 finisce al centro di una indagine della procura di Verbania per tentata estorsione per cui è stato poi condannato a due anni in rito abbreviato.

Il 25 novembre 2009, dopo quasi tre anni dall'approvazione della sussistenza dell'interesse pubblico, in una seduta del consiglio comunale, l'assessore Mimmo Spadoni, richiamato da un'altra interpellanza dell'opposizione sui parcheggi in centro, fa riferimento ad un dialogo tecnico fra l'amministrazione comunale e l'ATI la cui proposta è stata dichiarata di interesse pubblico dalla delibera di giunta 70/2006. In quella occasione l'assessore per la prima volta parla di una variazione del progetto originario sostenendo che, per il parcheggio interrato di piazza della Vittoria, era in discussione una infrastruttura da 420 posti auto di cui 220 box e 200 a rotazione temporanea.

Il 30 marzo 2010 in un incontro del gruppo di lavoro interno del Comune di Reggio Emilia sulla mobilità e la sosta in centro storico, alla richiesta di un residente sul progetto del parcheggio interrato e alla richiesta di uno studente di poter usufruire di un'area di sosta riservata agli studenti universitaria nella Zucchi, l'assessore Gandolfi risponde che Piazza della Vittoria è l'unico parcheggio che sarà realizzato a partire dal 2011 con circa 400 posti di cui circa 2/3 destinati ai residenti e che, per quanto riguarda la richiesta degli studenti universitari, non era possibile concedere loro una quota di parcheggi riservata all'interno della Caserma Zucchi essendo essi equiparati ai lavoratori pendolari del Centro Storico e quindi con la possibilità di lasciare l'auto nei parcheggi scambiatori e raggiungere la sede delle lezioni con il minibus gratuito o il servizio di bike-sharing anch'esso gratuito.

Dopo più di quattro anni dalla delibera di sussistenza dell'interesse pubblico 70/2006, nel giugno 2010, in soli cinque giorni, tutta la procedura subisce alcune variazioni significative ed una accelerata incredibile. Infatti l'11 giugno 2010 agli atti del comune viene registrata l'intenzione da parte del promotore di variare la compagine dell'ATI per quanto attiene le mandanti Italcantieri S.p.A. (per la quale il Tribunale di Pavia dichiara il fallimento in liquidazione il 5 luglio 2010) e CFC (associata al CCC), rappresentando la volontà di associare, in luogo di esse, le imprese CCM, Apcoa e Final. Il 14 giugno 2010 il RUP autorizza la sostituzione nella ATI e il 15 giugno 2010, la stessa ATI, presenta gli elaborati in relazione alle modifiche richieste da apportarsi alla Proposta dichiarata di pubblico interesse con la delibera di giunta 70/2006. Nello stesso giorno il RUP attesta come positiva la valutazione della modifica rispetto alla originaria configurazione in relazione a quanto indicato nella delibera suddetta.

Nella modifica apportata si rivoluziona tutta la proposta iniziale e si parla espressamente di:

- progettazione, la costruzione e la gestione di un parcheggio interrato nell'area di Piazza della Vittoria, articolato su tre piani, per un totale di 420 posti auto dei quali 220 destinati alla vendita in diritto di superficie (box e garage) e 190 destinati a rotazione temporanea, per un costo previsto per l'intervento pari a circa euro 10.000.000,00;
- sistemazione dell'esistente parcheggio a raso "Ex Caserma Zucchi" con opere di manutenzione straordinaria a carico del Promotore per un importo pari a circa euro 600.000,00 e la sua successiva gestione;
- esclusione di corresponsione di alcun prezzo da parte dell'Amministrazione in favore del Concessionario;
- previsione per la Concessione di una durata di anni 32, con facoltà per il Comune di ottenere il rilascio dell'area "Ex Caserma Zucchi" decorsi dodici anni dalla data di consegna dell'area medesima, al fine di poterla utilizzare per ragioni di interesse pubblico;
- previsione della costituzione in favore del Concessionario del diritto di superficie sul sottosuolo dell'area ove è prevista la realizzazione del Parcheggio Vittoria per una durata di anni 95 decorrente dalla data di collaudo definitivo del Parcheggio, con previsione della

estinzione del diritto contestualmente alla estinzione della concessione per quanto attiene le aree non trasferite dal Concessionario a terzi e con previsione di obbligo per il Concessionario di trasferire il diritto di superficie in favore di terzi per un periodo non superiore a 90 anni;

- l'obbligo, a carico del Concessionario, di pavimentare, sistemare e allestire quale pubblica piazza, a propria cura e spese, l'area sovrastante e circostante il realizzando Parcheggio Vittoria, in conformità al progetto approvato nel Concorso Europeo di Progettazione, per un costo attualmente a bilancio del Comune pari a euro 2.5000.000,00;
- previsione, in relazione alle aree di parcheggio a rotazione, della corresponsione di un canone concessorio anticipato in favore del Comune, una tantum, pari a euro 100.000,00 nonché di un canone annuo di concessione di importo pari al 8% dei ricavi generati dalla sosta a rotazione in entrambi i Parcheggi, con un minimo garantito pari a euro 100.000,00 su base annua;
- previsione di prevedono tariffe orarie per la sosta a rotazione pari a euro 1,50 per il Parcheggio Zucchi e a euro 2,00 per il Parcheggio Vittoria.

Il 16 giugno 2010 la giunta comunale, con delibera 142/2010, approva l'attività svolta dal RUP, conferma la sussistenza di pubblico interesse in ordine alle modifiche apportate dalla nuova ATI, ne approva il progetto preliminare e gli interventi in oggetto alla proposta (PROJECT FINANCING PER LA REALIZZAZIONE DI PARCHEGGIO INTERRATO IN PIAZZA DELLA VITTORIA E RIQUALIFICAZIONE DEL PARCHEGGIO AREA EX CASERMA ZUCCHI – REGGIO EMILIA) per una spesa presunta pari a euro 10.825.123,00 iva esclusa e demanda al RUP di definire ed attuare tutti gli atti e i procedimenti al fine porre il progetto preliminare del promotore a base di gara con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

Il 29 settembre 2010 viene indetto il bando di gara per l'affidamento in concessione, con il sistema della finanza di progetto, tramite procedura aperta e successiva procedura negoziata della progettazione definitiva, della progettazione esecutiva e della esecuzione di lavori di costruzione e di lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria nonché della successiva gestione di parcheggi a servizio del Centro Storico della Città di Reggio Emilia. A base di gara è indicato quale importo della proposta del promotore un totale di 10.925.123,00 € (comprensivi dei 100.000 € per la corresponsione di canone una tantum alla stazione appaltante) al netto dell'iva.

Alla procedura aperta esperita il 10 novembre 2010 non perviene alcuna proposta, sicché è comunicata l'aggiudicazione in via provvisoria dell'appalto in finanza di progetto alla ATI costituita da CCC, CCM, Apcoa e Final.

Il 3 marzo 2011 si provvede ad aggiudicare in via definitiva la "Concessione, con il sistema della finanza di progetto, tramite procedura aperta e successiva procedura negoziata, della progettazione definitiva, della progettazione esecutiva e della esecuzione di lavori di costruzione e di lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria nonché della successiva gestione di parcheggi a servizio del Centro Storico della Città di Reggio Emilia" all'ATI: CCC - Consorzio Ciro Menotti – Apcoa – Final.

Il 4 maggio 2011 viene stipulata la convenzione per l'affidamento in concessione della realizzazione e gestione dei parcheggi Ex Caserma Zucchi e Piazza della Vittoria, tra il Comune di Reggio Emilia e la Società di Progetto, costituita dai soggetti componenti l'ATI promotore, denominata "Reggio Emilia parcheggi s.p.a.". Il progetto definitivo, secondo la suddetta convenzione, mostra un totale complessivo, iva inclusa, di 630.000,00 € per l'intervento nella ex caserma Zucchi e di 14.613.933,96 € per l'intervento in piazza della Vittoria.

Dalla delibera di giunta 12/2012 si deduce che l'iva totale al 10% è stata di 1.232.388,04 €, pertanto il progetto definitivo, al netto d'iva, ha un totale complessivo di poco più di 14.000.000 €. Insomma si tratta di un notevole incremento rispetto alla base di gara. Cosa è successo? E' successo che al progetto preliminare approvato il 16 giugno 2010 non ascrivibili le disposizioni del dpr 207 emanato il 5 ottobre 2010 (quindi successivamente all'approvazione del progetto preliminare) in merito alle verifiche inerenti le previsioni di spesa contenute nel quadro economico del progetto

definitivo. Pertanto nel caso del project financing per l'opera in piazza della Vittoria, essendo valide le condizioni di cui agli art. 46, 47 e 48 del dpr 554/99, non è prevista alcuna verifica o validazione del progetto definitivo per quanto riguarda il quadro economico della spesa.

C'è, inoltre, da sottolineare, all'interno della delibera di giunta 12/2012 un rimando all'art.11 bis della convenzione tra il comune di Reggio Emilia e la Reggio Emilia Parcheggi S.p.A. secondo cui l'incremento dei costi non presuppone una revisione della concessione essendo ascrivibile in via esclusiva a volontà e scelte imprenditoriali del concessionario in alcun modo riconducibili al Comune. Quindi non solo la società di progetto incrementa i costi rispetto all'importo del progetto preliminare alla base di gara pensato ad hoc per mandare deserta la procedura aperta, ma non è sottoposta neanche a verifiche e non subisce nemmeno una revisione delle condizioni di concessione. Se non vi è un illecito, quanto meno vi è una stranezza!

Un'altra stranezza vi è in merito alla variazione della ATI in fase istruttoria. C'è da dire che, essendo stato emanato un avviso indicativo dell'elenco annuale dei lavori pubblici da realizzare in project financing in una data antecedente all'uscita del codice degli appalti, valgono le indicazioni normative della legge 109/94 (legge Merloni). Ebbene tale legge all'art. 13 comma 5 bis recita "*È vietata l'associazione in partecipazione. È vietata qualsiasi modificazione alla composizione delle associazioni temporanee e dei consorzi di cui all'art. 10, comma 1, lettere d) ed e), rispetto a quella risultante dall'impegno presentato in sede di offerta*". Però esistono il parere 123/99 del Consiglio di Stato, la sentenza 645/2002 del TAR dell'Umbria e le determinazioni 51/2000 e 4/2002 dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici (non a caso citati nella delibera 142/2010) che di fatto legittimano la variazione dell'ATI almeno fino al momento dell'indizione del bando a procedura aperta e negoziata con base il progetto preliminare del promotore per cui sussiste l'effettivo interesse pubblico. Anche in questo caso il progetto del parcheggio sotterraneo in piazza della Vittoria pare abbia trovato una scappatoia ad hoc sulla via dell'approvazione definitiva. Una scappatoia per far fronte all'avvenuto fallimento della Italcantieri S.p.A. e, quindi, per salvare l'affare, tutto privato, "parcheggio sotterraneo" da svariati milioni di euro?

Volendo rimanere alla legge Merloni, questa all'art.13 comma 4 recita: "*È fatto divieto ai concorrenti di partecipare alla gara in più di una associazione temporanea o consorzio di cui all'art. 10, comma 1, lettere d) ed e) ovvero di partecipare alla gara anche in forma individuale qualora abbia partecipato alla gara medesima in associazione o consorzio. I consorzi di cui all'art. 10, comma 1, lettere b) e c), sono tenuti ad indicare, in sede di offerta, per quali consorziati il consorzio concorre; a questi ultimi è fatto divieto di partecipare, in qualsiasi altra forma, alla medesima gara*". Ora, nel comunicato stampa del comune di Reggio Emilia datato 1 luglio 2005, si nota chiaramente che Apcoa e Final hanno presentato, per lo stesso project financing, una proposta in ATI con la Irces95 INGG giudicata insussistente sull'interesse pubblico con delibera di giunta 67/2006. A questo punto la domanda è come sia possibile che due imprese che figurano in un'altra ATI al momento della presentazione della proposta, di cui ne viene deliberata l'insussistenza dell'interesse pubblico, si ritrovano poi nella ATI la cui proposta, come modificata secondo l'art. 37 quater della legge Merloni, è dichiarata sussistente ai fini dell'interesse pubblico e successivamente individuata come progetto preliminare da sottoporre a base di gara con procedura aperta e negoziata? Anche in questo caso se non vi è una irregolarità, quanto meno vi è una stranezza!

Forse che in tempi di tagli e di crisi finanziaria ed economica, pur di dare alla cittadinanza (e al dualismo cooperative industriali della città) il contentino della cosiddetta riqualificazione di Piazza della Vittoria o delle banchine degli autobus nella ex caserma Zucchi per meri scopi elettorali (nel 2014 ci sono le comunali!), si è voluto portare in pieno centro una inutile e dannosa devastazione ambientale e territoriale a vantaggio solo degli interessi economici di pochi privati e non certo dell'interesse pubblico della collettività?

Il city where

A settembre del 2009, cioè quando il comune ha già sancito il passaggio della gestione del parcheggio Zucchi in mani private con delibera di giunta n. 70/2006 e mentre ne sta negoziando con la ATI promotrice il progetto preliminare da porre a base di gara, l'ACT, a cui in quel periodo spettava la gestione del parcheggio, ne inaugura l'ampliamento e il nuovo sistema "pay post" basato sulla lettura automatica della targa.

Da un'interpellanza del consigliere Matteo Olivieri, di Reggio 5 Stelle, si viene a scoprire che il dispositivo di lettura targa, noto anche come "city where", costa alle tasche del contribuente ben 266.000 € all'anno di affitto per quanto in preconsuntivo fosse stata prevista una spesa pari a 90.000 € come si può notare in una indicazione della delibera di giunta n. 53/2010 del 23 febbraio 2010.

GESTIONE PARCHEGGI		Budget 2010	Precons. 2009	Diff.
RICAVI		2.265.117	2.205.779	59.338
composti da:				
Ricavi parcheggi e parcometri (senza P.le Marconi)		2.265.117	2.205.779	59.338
				0
COSTI		1.079.066	1.132.542	-53.476
composti da:				0
Costi di manutenzione			0	0
Acquisti e manutenzione		50.000	118.121	-68.121
Costi di servizi in appalto (accertatori)		150.000	231.918	-81.918
Provvigioni (non comprende Telepark)		2.048	2.048	0
Costi prelevamento e conteggio denaro		97.000	105.689	-8.689
Affitti passivi		299.000	341.609	-42.609
Affitto City Where		266.000	90.000	176.000

Come sappiamo il 16 giugno 2010 (cioè soltanto 4 mesi dopo), con delibera n. 142/2010, la giunta comunale dichiara la sussistenza di interesse pubblico del progetto preliminare della ATI formata da CCC, CCM, Apcoa e Final.

A maggio 2011 la gestione della Zucchi passa da ACT ad Apcoa che dispone immediatamente la sosta a pagamento per tutte le 24h compresi i festivi, cosa che la dice lunga sulla privatizzazione del suolo pubblico!

Ma perché l'amministrazione comunale, nonostante avesse già deciso la privatizzazione dell'area di sosta alla Zucchi, ha voluto comunque investire soldi pubblici (e non pochi!) per l'acquisto di un dispositivo tenuto in funzione soltanto per poco meno di due anni?

Quei 266.000 € d'affitto annui non potevano essere investiti per migliorare le condizioni del trasporto pubblico?

L'Italia sgretolata dai parcheggi

A Shangai (Cina), la mattina del 27 giugno 2009, un palazzo in costruzione è crollato causando la morte di un operaio. Secondo la commissione di inchiesta il crollo è stato dovuto al fatto che di fianco al condominio era in corso uno scavo per la realizzazione di un parcheggio interrato. Le infiltrazioni di acqua e la negligenza della ditta costruttrice hanno fatto il resto.

Ma per comprendere i pericoli di crollo direttamente imputabili alla realizzazione dei parcheggi sotterranei non è necessario andare nell'altra parte del mondo! In Italia esiste una casistica molto vasta.

Nella home page "arcoiris.tv" è riportato un editoriale del 09/08/2010 dal titolo "Parma, gruviera: 8 parcheggi sotterranei -per residenti-. Tagliano le piante, sconvolgono il centro storico, costano oro e chi ci abita si ribella". Si tratta di un testo che racconta come la realizzazione di parcheggi interrati sia utile solo a chi li costruisce e li gestisce e non ai cittadini che, invece, pagano e tremano per crepe e cedimenti che minacciano le loro case generati dagli appetiti dei costruttori con politici al guinzaglio.

Molto interessante è l'elenco (parziale perché si chiude con il 2005) dei disastri italiani direttamente collegabili ai lavori per la realizzazione dei parcheggi interrati:

- **1995, Rovigo.** Il caso emblematico di un parcheggio interrato – diagnosi di un dissesto – uno scavo mal gestito e, soprattutto, male impermeabilizzato ha continuato a causare gravi lesioni ad un complesso di edifici storici [convegno "Progettare il sottosuolo per un edificio sicuro", 2004]
- **1998, Sondrio,** via Ragazzi del '99. Danni provocati durante la costruzione di un parcheggio sotterraneo [da una delibera del Consiglio Provinciale]
- **2001, Vicenza,** "Si vedano ad esempio l'Hotel de la Ville e Padova... [da *Il Giornale di Vicenza* del 31.10.2001]
- **2001, Bologna,** via Zaccherini Alvisi: [...] ha aperto un cantiere di costruzione di un garage interrato che comporta uno scavo profondo e un consistente sbancamento di terreno in prossimità delle abitazioni; [...] i cittadini dei numeri civici 4, 6, 8 e 10, abitazioni poste in prossimità del cantiere di cui sopra, denunciano spostamenti verticali e di torsione delle strutture dei palazzi, fessurazioni di muri, abbassamento del livello del cortile [comunicazione-esposto al Sindaco del 26.4.2001].
- **2001, Bologna, Borgo Masini:** [...] ha aperto il cantiere di costruzione di Borgo Masini e che lo sbancamento realizzato per la costruzione del parcheggio interrato ha di recente provocato il gravissimo danno per crollo di parte del ponte di Stalingrado [da una comunicazione-appello al Sindaco del 26.4.2001]
- **2001, Firenze,** via Zaccarini Alvisi. Spostamenti verticali e torsioni degli edifici vicini [da un esposto al sindaco]
- **2001, Cagliari.** Pericolo di crolli, sarà chiusa un'ala del liceo Dettori [da *L'Unione Sarda* del 20.4.2001]
- **2002, Padova,** piazza IV Novembre. Il pm Paola De Franceschi chiede al gip l'incidente probatorio. L'inchiesta riaperta è per disastro colposo. Sei gli indagati tra manager e progettisti [da *Il Mattino* del 14.7.2002]
- **2002, Mira (Venezia).** Quando la casa ti crolla addosso [dal notiziario di Oliviero Beha del 31.3.2004]
- **2003, Milano,** viale Giustiniano 4. Lesioni e danni all'edificio [da perizia asseverata dell'ing. Soldinger del 15.9.2004]
- **2003, Milano,** via Uberti 13. Lesioni e danni all'edificio [da perizia asseverata dell'ing. Soldinger del 15.9.2004]
- **2003, Milano,** via Vallazze 26. Lesioni e danni all'edificio [da perizia asseverata dell'ing. Soldinger del 15.9.2004]

- **2003, Milano**, via Pergolesi 14. Lesioni e danni all'edificio [da perizia asseverata dell'ing. Solderinger del 15.9.2004]
- **2004, Corsico (Milano)**. Scavi per i box, crolla un palazzo [dal *Corriere della Sera*, edizione del 26 giugno 2004]
- **2004, Milano**, viale Brianza. Il cantiere si è ingoiato un muro [da *Il Giornale*, edizione del 2 febbraio 2004]
- **2004, Carbonia**. Sepolto da una frana, grave un operaio dopo il crollo di un muro del parcheggio [da *L'Unione Sarda* del 29.2.2004]
- **n.n., Milano**, via dei Pellegrini. Crollo di una strada a lato degli scavi del parcheggio. L'acqua, che continuava ad entrare nello scavo, ha dilavato il terreno sotto la strada, facendola sprofondare [fonte ing. Salvatoni]
- **2005, Milano**, via Meda. Crollo in un cantiere: morto un operaio [dal *Corriere della Sera* dell'1.2.2005]
- **2008, Milano**, piazza Cardinal Ferrari 4 crollo della scala interna di uno stabile di cinque piani. Evacuate 11 persone, di cui due ultranovantenni soccorsi dai parenti. La procura iscrive nel registro degli indagati, con l' accusa di disastro colposo tre persone: il direttore tecnico, il titolare di una delle imprese interessate e il progettista del parcheggio interrato in costruzione nella piazza [Il Giorno, La Repubblica marzo/aprile 2008]
- **2008, Bergamo**, via Fara. Crollo di una parte della parete di contenimento sotto la Rocca della città alta durante i lavori per la realizzazione di un parcheggio interrato sotto l'ex parco faunistico [Bergamonews dicembre 2008/gennaio 2009]
- **2009, Genova Pegli** Dopo il cedimento di un muro di contenimento di uno scavo in atto per la realizzazione di parcheggi interrati, una sezione della strada e gli edifici ai civici 11 e 17 di via Dagnino hanno avuto danni strutturali importanti per cui i palazzi sono stati evacuati. Quattordici le famiglie allontanate [fonte La Repubblica Genova 24 novembre 2009]
- **2011, Milano**, piazza Novelli: crolla muro di parcheggio costruzione: due operai feriti. Due operai sono rimasti feriti per il crollo di un muro in piazza Novelli, a Milano, dove è in costruzione un parcheggio sotterraneo. L'operaio più anziano, di 56 anni, è stato trasportato al Policlinico, l'altro (di 27 anni) al Niguarda. Entrambi hanno riportato fratture, ma non sono in pericolo di vita. Sul posto sono intervenuti il 118, la polizia e i vigili del fuoco, che hanno liberato i due uomini parzialmente sepolti dalle macerie (ansa) [Milanotoday 29/09/2011]

A questo elenco si possono aggiungere numerosi altri casi di crollo, di lesioni alle strutture vicine e di operai morti e feriti. Basta fare una ricerca in rete per trovare migliaia di risultati in merito.

Moltissimi sono i casi di crollo segnalati a Roma dove, nell'ambito del Piano Urbano Parcheggi (PUP), la città è diventata, nel corso degli anni, una groviera di buche da riempire con parcheggi sotterranei. I comitati NO PUP capitolini segnalano i seguenti casi:

- **Ponte Milvio**, dicembre 2006: in concomitanza con lo scavo del parcheggio di via Riano la strada cede e frana.
- **Prati, via Montenero**, novembre 2006: crolla l'ex mensa dell'ATAC; **Via Corridoni**, novembre 2006: lesionato il Museo del Genio; entrambi si trovano a pochi metri dagli scavi di parcheggi, e a pochi metri in linea d'aria da via Oslavia.
- **Nuovo Mercato Trionfale di via Andrea Doria**, diversi edifici lesionati, un palazzo sgomberato con inquilini in albergo ancora oggi (via Andrea Doria 51), un altro parzialmente inagibile (via Santamaura 39), che vuol dire che i proprietari di una decina di appartamenti non possono (o non potrebbero) accedere al salotto e alla cucina. Da anni.
- **In via Sacchi, al Gianicolo**, quattro palazzine adiacenti allo scavo di un parcheggio sotterraneo di 10 piani sono state colpite dai dissesti statici in seguito alle forti infiltrazioni di acqua e ai pompaggi continui effettuati dall'impresa.

- **In Via Volterra, quartiere Ostiense**, i danni sono cominciati durante la realizzazione della paratia di pali. Era il 2001. E anche se i previsti due piani interrati sono stati ridotti a uno, i cedimenti hanno continuato a manifestarsi. L'ultimo episodio: aprile 2010.

Ultima in ordine di tempo è la denuncia su Roma Notizie di un rischio di crollo in Piazza Fonteiana nella XVI municipalità di Roma nel quartiere Monteverde. Sotto la piazza è stato costruito un parcheggio interrato che sta causando lo sprofondamento di parte della carreggiata e del marciapiede sovrastante.

A Reggio Emilia nelle immediate vicinanze di Piazza della Vittoria si trovano il teatro "Ariosto" (già interessato dalla presenza di cantieri e da allagamenti negli anni scorsi), la galleria "Parmeggiani", il teatro municipale "Romolo Valli" e l'intero isolato San Rocco (in rifacimento da anni) che è luogo, soprattutto, di esercizi commerciali e di uffici. Più distanti (ma non troppo), su via Allegri, vi sono il teatro "Cavallerizza", la scuola comunale d'infanzia Diana, la biblioteca degli studenti, le aule dell'Università di Modena e Reggio Emilia e le osterie tra i teatri Ariosto e Cavallerizza. Si tratta di strutture che richiamano un notevole afflusso di persone per le quali la sicurezza è un fattore essenziale e non negoziabile, così come lo è per gli operai che lavorano nei cantieri. Le istituzioni sono responsabili nei confronti dei cittadini e non possono sottovalutare nessun tipo di rischio ipotetico. Per il principio di precauzione devono adoperarsi affinché non si crei nessuna condizione che determini lesioni o crolli o danni alla salute negli ambienti di vita e di lavoro degli individui.

Le alternative al parcheggio ci sono

Tutte le alternative al parcheggio interrato in piazza della Vittoria devono partire da presupposto che il vero interesse pubblico sta nel disincentivare l'utilizzo dell'auto privata per raggiungere il centro. Non si possono fare i giovedì ambientalisti senz'auto per poi creare infrastrutture che invitano gli individui a prendere il proprio veicolo!

Per dare un colpo decisivo all'utilizzo intenso dell'auto nei flussi di spostamento provenienti da fuori città è opportuno potenziare il trasporto pubblico urbano ed extraurbano prevedendo:

- la pedonalizzazione totale dell'area del centro interno ai viali dell'onda prevedendo permessi per i residenti;
- un maggior numero di linee e una maggiore frequenza delle corse dei bus per tutti i quartieri della città e tutti i comuni della provincia;
- la realizzazione di corsie preferenziali per il trasporto pubblico all'interno dei percorsi urbani e di quelli immediatamente a ridosso per migliorarne l'efficienza sui tempi di percorrenza e accrescerne la competitività con l'utilizzo dell'auto privata;
- l'individuazione di almeno due/tre punti nevralgici della città in cui attuare un interscambio di tutte le linee (stazione, centro storico, polo scolastico etc.);
- il potenziamento delle corse de servizio ferroviario metropolitano sulle linee Brescello – Guastalla - Novellara - Bagnolo, Sassuolo – Scandiano e Canossa – Cavriago individuando parcheggi scambiatori nei comuni non toccati dalla rete ferroviaria e con servizio bus/navetta verso le stazioni;
- l'incentivazione dell'utilizzo del trasporto pubblico mediante opportune riduzioni per gli abbonamenti degli studenti, dei disoccupati, dei cassintegrati e dei precari, nonché la possibilità per tutti di poter scaricare i costi di trasporto pubblico dalla dichiarazione dei redditi;
- il rafforzamento dei parcheggi scambiatori a ridosso della cintura urbana attraverso un efficace ed efficiente servizio bus/navetta elettrico o taxi collettivo elettrico (car sharing, taxi sharing) incentivandone l'utilizzo ad esempio attraverso una riduzione del premio RC auto e dell'importo del bollo auto;
- la realizzazione di punti di raccolta e scambio merci a ridosso della cintura urbana per attivare un servizio di distribuzione urbana delle merci con veicoli elettrici (van sharing) all'interno del centro storico;
- la creazione di nuovi posti di lavoro per la gestione del trasporto pubblico, del car sharing, del taxi sharing o del van sharing attraverso la cooperazione sociale autogestita dal basso realmente costruita sul principio di mutualità.

Ma, al di là di quelle che possono essere le alternative ad un parcheggio inutile, la fase di profonda crisi economica suggerisce più che mai una politica abitativa efficace. Non è possibile pensare di costruire un parcheggio per gli amanti dello shopping in centro ed avere tante famiglie e convivenze in difficoltà con i mutui e gli affitti. Con un attento giro in centro si può capire bene quante e quali sono le abitazioni desolatamente vuote e costrette a marcire nel vero degrado e sotto i colpi della speculazione abitativa.

Ad esempio l'immenso edificio in piazza Del Monte ex sede dell'INPS e da anni abbandonato a se stesso oppure l'ex palazzo del banco di Roma nell'omonima via. Due strutture che potrebbero essere riqualificate e adibite a studentati con un richiamo in centro di cultura e di attività.

Conclusioni

Lo scempio che si apprestano a portare in piazza della Vittoria attraverso un cantiere che durerà anni per la realizzazione di un parcheggio sotterraneo, è qualcosa di inutile, dannoso, pericoloso e vantaggioso soltanto per i profitti privati di industriali e cooperative che non si fanno scrupolo di lucrare e speculare sul territorio.

Il parcheggio interrato di piazza della Vittoria è un'opera inutile sia per quanto riguarda la parte dei box da destinare ai residenti, sia per quanto riguarda la parte da destinare alla sosta a rotazione. Nel primo caso i 220 garages previsti (ammesso che non siano un "aggancio" ai lussuosi appartamenti dell'isolato San Rocco in ristrutturazione) non risolvono minimamente il problema del "fabbisogno" di parcheggio di cittadini ed esercenti del centro, coprendo soltanto una minima percentuale di questo (senza tener conto che, secondo quanto stabilisce la convenzione, in mancanza di certi criteri, il concessionario ha facoltà di vendere a chiunque). Nel secondo caso i 200 posti a rotazione previsti a 2 € all'ora rischiano di rimanere vuoti analogamente agli stalli della Zucchi ampiamente sottoutilizzati e situati a poche centinaia di metri al costo (attuale) di 1,50 € all'ora.

I centri cittadini non si riempiono di persone permettendo loro di parcheggiare la propria auto privata sotto una piazza centralissima! I centri storici si riempiono creando le situazioni socioeconomiche adatte al fine. La crisi finanziaria e le condizioni precarie dovute alla moderazione salariale, ai contratti a termine, alla disoccupazione galoppante o alle migliaia di lavoratori cassintegrati o in mobilità sono una mannaia sulle condizioni economiche e finanziarie delle persone che, per risparmiare, si rifugiano nelle offerte dei tanti e troppi centri commerciali presenti sul territorio. Ai commercianti del centro favorevoli alla costruzione del parcheggio interrato ci piacerebbe chiedere quanto pagano di stipendio ai propri dipendenti, per quante ore li fanno lavorare e con quali tipologie di contratto.

Inoltre le politiche bipartisan sul centro storico, securitarie e antidegrado, sbandierate ogni giorno ai quattro venti, incrementano la paura e di certo non sono un incentivo per vivere il centro che, invece, manca completamente di luoghi di aggregazione e socialità. Non ci sono sale cinematografiche, non ci sono spazi di incontro, non ci sono forum di discussione, non ci sono sale concerti, non ci sono sale da ballo e i pochi bar o pub dell'aperitivo sono limitati, nel loro esercizio di vendita, da leggi securitarie e proibizioniste.

Il parcheggio in piazza della Vittoria è un'opera dannosa perché, essendo una infrastruttura con una capacità inferiore a 500 posti auto, non è stata sottoposta a valutazione di impatto ambientale VIA. Ciò significa che non sono state analizzate le conseguenze sulla mobilità e sull'ambiente dovute al traffico pesante in entrata ed uscita dal cantiere, le condizioni sull'inquinamento acustico, l'enorme mole di rifiuti generata dai lavori di scavo, gli effetti sulla vegetazione dei giardini e sulle falde sotterranee, i risultati di una immane colata di cemento nel sottosuolo, le deduzioni sul fatto che un parcheggio in pieno centro attira veicoli e quindi accresce in proporzione le emissioni in atmosfera etc..

In base alla normativa vigente sul project financing, tutti i pareri tecnici rilasciati al concessionario dell'opera (geologici, geotecnici, architettonici, ambientali, sanitari etc.) in merito alla fattibilità sono ottenuti sulla base di indagini preventive fatte dal concessionario stesso. Ciò significa che il concessionario stabilisce sotto la sua responsabilità ad esempio l'area su cui compiere le indagini geologiche preliminari e la durata delle stesse, quali studi svolgere in merito alle compatibilità ambientali, quali analisi realizzare sulla stabilità della struttura e di quelle adiacenti e quali soluzioni intraprendere nel caso si evidenziassero delle criticità.

Il parcheggio in piazza della Vittoria è un'opera pericolosa perché in Italia e nel mondo esistono numerosi casi di crolli, cedimenti e crepe agli stabili ubicati nelle vicinanze dei lavori di scavo. Intorno a piazza della Vittoria vi sono: l'asilo Diana, le aule dell'Università di Modena e Reggio Emilia, la biblioteca degli studenti, i giardini pubblici, il ristorante "Il Pozzo", il teatro

“Cavallerizza”, il teatro “Ariosto”, la galleria “Parmeggiani”, la biblioteca d’arte, l’isolato San Rocco con tutti i suoi esercizi commerciali ed i suoi appartamenti, il teatro “Romolo Valli” etc.

Cosa succede in caso di danni a persone o a cose? Ebbene, come già accaduto in altre città, in caso di danni l’amministrazione pubblica si chiama fuori scaricando la responsabilità sul concessionario che a sua volta la scarica alle assicurazioni.

Dalle indagini legali fatte dai numerosi comitati cittadini contro i parcheggi sotterranei sparsi in tutto il paese è emerso che, in quelle situazioni di crolli già accadute, le persone danneggiate hanno dovuto dimostrare di loro pugno, fronteggiando enormi spese di avvocati e perizie, che il danno era stato provocato dal costruttore. In tutti i casi esaminati dai comitati cittadini contro i parcheggi interrati il massimale assicurativo del costruttore non era mai congruo rispetto al valore delle opere e delle vite assicurate, per quanto gli schemi di convenzione con i comuni lo prevedessero esplicitamente. Tutto ciò perché la normativa vigente permette che la valutazione è nella responsabilità del concessionario dell’opera, cioè la società che costruisce e gestisce l’opera definisce quali sono gli edifici da assicurare e per quale valore. Assurdo!

E cosa succederebbe se i danni si manifestassero successivamente alla realizzazione dei lavori? Le persone possono rivalersi sul concessionario (con capitale sociale irrisorio e con la facoltà di sciogliersi o fallire in ogni momento) o è l’amministrazione pubblica che mette mano nelle tasche dei cittadini?

Il parcheggio in piazza della Vittoria è un’opera poco trasparente perché l’intero iter per l’aggiudicazione della concessione presenta strane incongruenze:

- la presenza nella ATI aggiudicataria di due società (Apcoa SpA e Final SpA) il cui progetto, presentato con un’altra ATI nella fase che precede la gara, risulta escluso per insussistenza dell’interesse pubblico in quanto proponeva una tariffa oraria raddoppiata rispetto agli standard del 2006 (delibera di giunta comunale n. 67/2006 “*Dal punto di vista economico-finanziario il progetto proposto presenta una elevata redditività per il proponente e comporta la generalizzazione della sosta a pagamento sull’area del centro storico. La tariffa proposta più che raddoppia l’attuale costo orario. Questa politica tariffaria è volta a garantire al proponente un alto rendimento e si presenta per gli utenti più onerosa di quella dell’attuale gestore. Tale incremento delle tariffe potrebbe, inoltre, costituire un elemento disincentivante il progetto di riqualificazione e promozione dell’intero sistema centro storico, e pertanto incongruente con gli obiettivi dell’Amministrazione Comunale. Inoltre la proposta è incongruente con l’indirizzo generale di governo in quando non si profila nessuna forma di ritorno economico per l’Amministrazione Comunale. Un ulteriore elemento di criticità si configura nella richiesta di concessione del diritto di superficie, per un periodo di 20 anni, di tutte le aree interessate dalla sosta a raso.*”);
- la motivazione sull’adeguatezza dell’interesse pubblico della proposta dell’ATI aggiudicataria fondata su una tariffa oraria in linea con quelle in vigore nel 2006 e con le politiche sulla mobilità dell’Amministrazione Comunale (delibera di giunta comunale n.70/2006 “*Positiva la scelta di prevedere il mantenimento della struttura tariffaria oggi in vigore e quindi di mantenerla in linea con le politiche sulla mobilità dell’Amministrazione Comunale.*”), tariffa oraria che invece sarà raddoppiata rispetto ai costi orari del 2006 (delibera di giunta comunale n. 142/2010 “*si prevedono tariffe orarie per la sosta a rotazione pari a euro 1,50 per il Parcheggio Zucchi e a euro 2,00 per il Parcheggio Vittoria*”), cosa che come si è visto ha sancito l’esclusione della proposta dell’altra ATI;
- la variazione totale del progetto definitivo rispetto al progetto iniziale in cui si prevedevano interventi più consistenti alla ex Zucchi che nel progetto definitivo sono spariti;
- l’incremento del costo complessivo del progetto definitivo rispetto a quello del progetto preliminare posto come base di gara, incremento che non è stato sottoposto a verifica tecnica da parte dell’amministrazione aggiudicatrice;

Il parcheggio in piazza della Vittoria non è di pubblico interesse perché

- non tutti i box auto sono destinati ai residenti, in quanto la convenzione tra comune e concessionario stabilisce un limite minimo del 50% per la vendita a proprietari di immobili, residenti o esercenti nel raggio di 500 mt da piazza della Vittoria. Oltre tale limite il concessionario può vendere tranquillamente a chiunque, anche ai non residenti. Per altro, già nella quota minima del 50% si parla di proprietari di immobili che non è detto che siano residenti in centro o addirittura in città. Inoltre, passati 180 giorni dalla stipula della convenzione, il concessionario ha facoltà di vendere tutti i box auto a chiunque, indifferentemente dalla residenza;
- in caso di mancati ricavi da parte del concessionario che ne garantiscano il proprio equilibrio economico, la convenzione stabilisce la possibilità di una revisione della tariffa oraria per la sosta, del prezzo dei box, dell'estensione della concessione e di altra misura compensativa adeguata non meglio specificata... in pratica il comune si fa carico di trovare un modo per compensare i mancati ricavi del concessionario, che potrebbe essere quello di una compensazione diretta attraverso soldi pubblici oppure indiretta attraverso l'allargamento della gestione ad altri parcheggi della città.

Il parcheggio in piazza della Vittoria è un'opera che richiama l'attenzione degli interessi mafiosi in quanto prevede la realizzazione di parte dei lavori in subappalto, una metodologia che rappresenta la vera manna delle mafie che, attraverso certe opere, riescono a riciclare denaro proveniente da traffici illeciti, grazie anche alle distrazioni di certe cooperative le quali, pur dotandosi di un codice etico, non applicano una metodologia di controlli approfonditi nella concessione in subappalto di certi lavori.

Per quanto gli amministratori della città si affannino a dichiarare l'inesistenza della mafia, rimane comunque evidente che Reggio Emilia è la città in cui si è costruito il doppio rispetto alla presunta crescita demografica e che essa, secondo un rapporto del 2010 delle fiamme gialle, è la città preferita per gli affari delle 'ndrine calabresi e, in particolare, per il clan dei Casalesi (il Resto del Carlino 08/02/2011).

Il parcheggio in piazza della Vittoria è un'opera a beneficio solo dei privati perché il project financing, pur prevedendo l'investimento di fondi privati per la realizzazione di una infrastruttura cosiddetta di interesse pubblico, è un metodo per garantire al meglio l'espropriazione privatistica del bene pubblico (suolo, territorio, ambiente, acqua, antenne etc.) da cui gli organismi tipici del capitalismo (cooperative, banche, multinazionali, mafia, politici corrotti etc.) fanno fruttare le proprie rendite sottoforma di gestione prolungata nel tempo. Una forma di capitalismo finanziario fondato sullo sfruttamento delle abitudini delle persone (generati per lo più dagli aspetti consumistici dello stesso sistema capitalista) e sulla speculazione territoriale. Per di più, nel caso del parcheggio interrato di piazza della Vittoria, si concede di fatto ad un privato la gestione di un'area pubblica in regime di monopolio giacché la Reggio Emilia Parcheggi SpA ha già la gestione dell'area di sosta ex caserma Zucchi distante poche centinaia di metri.

La speculazione sul territorio ed i profitti dall'utilizzo privatistico del bene comune, al pari dello sfruttamento dell'uomo sull'uomo e dell'uomo sulla natura, sono atti criminosi posti in essere dai soliti signori del capitale, ma a pagarne le conseguenze sono sempre quelli delle classi subalterne.