

OPERAZIONE TRASPARENZA

QUARANTA DOMANDE SUL PARK INTERRATO
VITTORIA CHE NECESSITANO DI UNA RISPOSTA
IN NOME DELL'INTERESSE PUBBLICO

stàgh bèin luntân!



I PERCHÉ DEL NO AL PARCHEGGIO INTERRATO DI PIAZZA DELLA VITTORIA

Il parcheggio interrato in Piazza della Vittoria è privo di utilità sociale in quanto le attuali priorità cittadine riguardano le emergenze abitative, lavorative e economiche. In un momento di particolare crisi, i lavori per la realizzazione dell'opera rischiano seriamente di dare il colpo di grazia alla già traballante attività commerciale e economia cittadina con ulteriore incremento della disoccupazione e inasprimento dell'ormai serio problema casa.

Con i lavori che si protrarranno per molti mesi (almeno 20 stando alle "buone intenzioni" dell'accordo tra Comune e concessionario) inaridisce un intero pezzo di città. I negozi sono i primi a pagare i disagi di un cantiere attiguo: i più chiudono perché nascosti dalle lamiere, con fatturati in rapida discesa. Diminuiscono i servizi a disposizione e in tempi di crisi, tornare alla normalità diventa sempre più difficile per tutti, esercenti, lavoratori, lavoratrici e cittadini.

Il project financing con cui si vuole realizzare l'opera è risalente a una pianificazione urbanistica vecchia ormai di dieci anni. È inutile anche dal punto di vista delle cosiddette soluzioni razionali per la gestione del traffico e della mobilità. In effetti Reggio Emilia non soffre di un vero problema parcheggi e i vuoti spaventosi alla ex Caserma Zucchi, distante solo poche decine di metri da Piazza della Vittoria, ne sono una prova. In ogni caso soluzioni efficienti e efficaci rivolte al miglioramento della mobilità, ma anche della qualità dell'aria, sono da ricercare soprattutto nell'ambito di un potenziamento, di una incentivazione e di una razionalizzazione del trasporto pubblico locale.

Il parcheggio interrato in Piazza della Vittoria è ormai completamente privo di interesse pubblico in quanto tutti i 247 box previsti nel progetto saranno ad uso privato. Per di più, tutti quelli che il concessionario del project financing non riuscirà a vendere, potranno essere usati per la sosta a rotazione fino alla loro alienazione a terzi o spotranno essere acquistati, totalmente o in parte, dal Comune di Reggio Emilia (con fondi pubblici) ad un prezzo di 35.000 € cadauno. Tutto ciò soltanto a garanzia dell'equilibrio economico finanziario dell'impresa concessionaria dell'opera. Per cui viene meno sia il principio dell'interesse pubblico sia l'aspetto del project financig finanziato completamente dal privato.

La riqualificazione della piazza attraverso la ripavimentazione e la realizzazione di una pensilina per l'autostazione nella ex Caserma Zucchi, intese come di interesse pubblico, sono ben poca cosa rispetto al profitto che ne ricava il concessionario (che ha già in gestione proprio il parcheggio a rotazione nella Zucchi) dalla vendita del diritto in superficie dei box o dalla rendita dei privati che acquisteranno i box. Per altro non è scontato che gli acquirenti dei box siano necessariamente i residenti a Reggio Emilia. Infatti i 247 stalli, stando alla convenzione stipulata tra Comune e concessionario, solo in parte sono riservati ai residenti in centro. In particolare la convenzione suddetta prevede che l'acquisto può essere effettuato da proprietari di immobili che insistono nel raggio di 500 mt dalla piazza, ma non specifica che questi debbano esservi residenti. Inoltre, essendo ormai passati 180 giorni dalla stipula della convenzione, il concessionario è libero di vendere i box a chiunque.

Appare ovvio che, dietro l'autosilos, si celino piani speculativi edilizi e territoriali che premiano la rendita e il profitto privato rispetto all'interesse collettivo. Ma l'affare che va ingrossare le tasche delle lobby cementizie e degli speculatori, rischia anche di incrementare quelle infiltrazioni mafiose che da sempre traggono giovamento con la tecnica del subappalto, chiaramente previsto nei documenti istituzionali relativi alla realizzazione dei lavori del parcheggio interrato.

L'opera sotto il manto stradale di Piazza della Vittoria è l'ennesima colata di cemento di cui Reggio Emilia non ha certo bisogno perché la città ha già subito un elevato livello di impermeabilizzazione e un alto grado di consumo di suolo. Per di più il parcheggio interrato è sicuramente incompatibile con i beni culturali e paesaggistici che insistono lungo il perimetro della piazza. Asilo Diana, Teatro Ariosto, Galleria Parmeggiani, Teatro Valli, Monumento ai Caduti della I Guerra Mondiale, Giardini Pubblici, Isolato San Rocco non solo saranno deturpati per sempre da un grosso parallelepipedo di cemento sotto i loro piedi, ma per tutta la durata dei lavori, che sarà lunga, non saranno né fruibili né accessibili con facilità.

L'iter burocratico che ha portato all'approvazione del progetto definitivo del parcheggio interrato è

un dedalo di contratti cavillosi, clausole capziose, convenzioni bilaterali Comune-privati, società appaltanti che hanno cambiato nome, incremento dei costi e continue varianti. Ovviamente l'unica cosa che è mancata è stata l'informazione e, soprattutto, il coinvolgimento della collettività, nonostante la trasparenza sia uno dei principi cardini della buona amministrazione. La pianificazione urbanistica di una qualsiasi opera altamente impattante come un parcheggio interrato non può prescindere da un'approfondita conoscenza e, soprattutto, dal coinvolgimento della realtà territoriale e delle esigenze dei cittadini che vivono e lavorano in un'area o in un quartiere.

Il parcheggio interrato in Piazza della Vittoria non è stato sottoposto a valutazione di impatto ambientale (VIA) perché fa parte di un progetto che prevede un numero di box auto inferiore a 500. Ciò significa che per i cantieri non sono stati valutati i pericoli per la salute dei cittadini, per la tenuta strutturale degli edifici adiacenti, nonché le incompatibilità ambientali che i cantieri potranno cagionare ai cittadini che vivono e lavorano nell'area.

Un problema che va anche oltre l'ultimazione dei lavori, giacché un park interrato è profanazione irreversibile dell'esistente con cemento, ferro, alluminio e vetro che precludono per sempre la possibilità di realizzare giardini o spazi verdi per le persone.

In Italia e nel mondo, esiste una vasta casistica di crolli e danneggiamenti direttamente collegati ai lavori di scavo dei parcheggi interrati, anche se nessuno, tra comune e ditte appaltatrici, sembra essersene accorto.

Un cantiere è innanzitutto rumore infernale. È l'assillo costante, soprattutto per bambini, anziani, persone malate dalle sette di mattina, a volte anche prima. È camion, betoniere, macchinari da scavo, sirene di sicurezza, urla degli operai. È una gru piazzata sulla testa di tutti, nel cuore della città. È polvere che riempie la città, le case e l'aria che si respira. È aumento di traffico pesante con conseguenti disagi per la mobilità ordinaria. È rifiuti da smaltire, terre, rocce da scavo e sottoprodotti da trasferire. È spazio sottratto alla città per un tempo mai certo caratterizzato da continui rinvii e imprevisti che creano disservizi.

Comitato No Parcheggio Piazza della Vittoria

noparkvittoria@autistici.org

<http://noparcheggiopiazzedellavittoria.noblogs.org>

facebook: noparcheggiovittoria

OPERAZIONE TRASPARENZA. QUARANTA DOMANDE SUL PARK INTERRATO VITTORIA CHE NECESSITANO DI UNA RISPOSTA IN NOME DELL'INTERESSE PUBBLICO.

PRINCIPIO DI AUTOTUTELA

La cantilena delle penali da versare al concessionario in caso di risoluzione o revoca del contratto di concessione è uno dei leit motiv su cui si fondano le motivazioni dell'Amministrazione Comunale sull'impossibilità di autorizzare uno stop al progetto definitivo e esecutivo del park interrato Vittoria.

In realtà, volendo aprire una finestra sulla normativa del procedimento amministrativo e sulla giurisprudenza, è facile accorgersi che le cose stanno diversamente e che, anche di fronte ai presupposti dell'art.37 septies della L. 109/94 (ex Merloni) che impegnano il Comune verso il Concessionario, persiste in ogni caso il diritto di autotutela che si configura, sostanzialmente, in due provvedimenti amministrativi: la revoca e l'annullamento.

In particolare la revoca interviene ai sensi dell'art. 21 quinquies della legge 241/1990 *“Per sopravvenuti motivi di pubblico interesse ovvero nel caso di mutamento della situazione di fatto o di nuova valutazione dell'interesse pubblico originario, il provvedimento amministrativo ad efficacia durevole può essere revocato da parte dell'organo che lo ha emanato ovvero da altro organo previsto dalla legge...”*.

Diverse sentenze (TAR e Consiglio di Stato) concordano sul fatto che l'Amministrazione Pubblica conserva pienamente, anche in presenza di un atto di aggiudicazione definitiva, i poteri di autotutela che le spettano in via generale per tutti gli atti amministrativi, ai sensi della L. 241/1990, purché ricorrano, ovviamente, i presupposti ivi previsti.

Ebbene tali presupposti prevedono esplicitamente tre elementi di legittimità: la sussistenza di un preciso, attuale e concreto interesse pubblico (la cui valutazione è ampiamente discrezionale da parte dell'amministrazione pubblica) alla luce della comparazione di questo con le contrapposte posizioni consolidate del concessionario; l'obbligo di motivazione del provvedimento, in ragione del pubblico interesse e del buon andamento dell'azione amministrativa; il vincolo inderogabile di previa comunicazione alla parte interessata (concessionario) dell'avvio del relativo procedimento ai sensi dell'art. 7 della L. 241/1990.

La giurisprudenza amministrativa è concorde anche sul fatto che l'obbligo generale di indennizzo dei pregiudizi arrecati dalla revoca di atti amministrativi, secondo quanto previsto dall'art. 21 quinquies della L. 241/1990, sussiste esclusivamente in caso di revoca di provvedimenti definitivi (ad esempio di approvazione del progetto definitivo di un project financing o di approvazione dell'accordo tra stazione appaltante e concessionario).

In tal caso, in presenza di un'azione di autotutela legittima da parte dell'amministrazione pubblica, l'indennizzo previsto deve essere limitato solo alle spese effettivamente sostenute e documentate (danno emergente) dal concessionario in forza dell'opera sul provvedimento oggetto dell'azione di autotutela, con particolare riguardo alle spese per la redazione dei progetti, per la presentazione delle istanze, per le spese di istruttoria, di partecipazione al bando, nonché tutte le spese connesse alla realizzazione dell'opera e debitamente documentate.

Infatti per l'art. 21 quinquies ter della L. 241/1990 *“Ove la revoca di un atto amministrativo ad efficacia durevole o istantanea incida su rapporti negoziali, l'indennizzo liquidato dall'amministrazione agli interessati è parametrato al solo danno emergente e tiene conto sia dell'eventuale conoscenza o conoscibilità da parte dei contraenti della contrarietà dell'atto amministrativo oggetto di revoca all'interesse pubblico, sia dell'eventuale concorso dei contraenti o di altri soggetti all'erronea valutazione della compatibilità di tale atto con l'interesse pubblico”*.

Poiché l'intervento del park interrato è mutato più volte nel corso del suo lungo iter burocratico fino ad arrivare a un progetto definitivo e esecutivo completamente diverso sia da quello che in origine era inserito e descritto nel Programma Triennale dei Lavori Pubblici 2005-2007, sia da quello posto come base di gara nel bando, appare ovvio che siamo di fronte a un effettivo *“mutamento della situazione di fatto o di nuova valutazione dell'interesse pubblico originario”*.

1 - Visto l'allargamento del fronte del NO all'opera, considerate le perplessità e i dubbi che abitano anche all'interno del Consiglio Comunale e della stessa Giunta e atteso che è ormai considerevolmente flebile l'interesse pubblico dell'attuale progetto del park interrato, perché il Comune non agisce in autotutela e nell'ampio margine di discrezionalità per la revoca dei provvedimenti sull'intervento in Piazza della Vittoria?

2 – A quanto ammonta il cd danno emergente e quali sono le spese effettivamente sostenute e documentate che il Concessionario ha già espletato?

3 – Se, negli accordi tra Comune e Concessionario, è stata davvero introdotta una penale in caso di annullamento dei lavori, per quale valore complessivo questa è stata sottoscritta?

4 - Perché non c'è stata trasparenza, pubblicità o informazione, fin dall'inizio dell'iter, sulla possibilità di versare una penale, e perché non vi è traccia di questa in alcun documento istituzionale?

SPECULAZIONE IMMOBILIARE E FINANZIARIA

Al di là delle perplessità e dei dubbi sulla regolarità amministrativa e tecnica, le innumerevoli varianti hanno, senza dubbio, snaturato il progetto e l'intervento in Piazza della Vittoria (prima 1 piano interrato per 45 box e 75 posti a rotazione; poi 3 piani interrati per 220 box e 200 posti a rotazione; infine 2 piani interrati per 247 box) e il suo quadro economico e finanziario complessivo (10.925.123,00 € nel progetto preliminare e a base di gara nel bando; 15.243.933,96 € nel progetto definitivo; 13.058.417,07 € nella variante del progetto definitivo e esecutivo).

Le modifiche apportate nel corso degli anni sembrano essere in linea più con una mera operazione speculativa finanziaria e immobiliare che con un'opera di interesse pubblico frutto del tanto decantato partenariato pubblico-privato.

Non a caso, nel 2005, il park Vittoria si inserisce, come per magia, tra il Concorso Europeo di Progettazione per la riqualificazione delle Piazze Martiri del 7 Luglio – Vittoria e l'approvazione in Consiglio Comunale del piano triennale dei lavori pubblici 2005-2007 contenente l'intervento "Parcheggi interrati o silos (Zucchi, San Girolamo, Vallisneri, ecc.)" del valore stimato di 15.000.000 € da coprire interamente con capitale privato mediante project financing.

L'ingresso nel park Vittoria tra i lavori pubblici del Comune è così inaspettata da cogliere impreparati molti consiglieri comunali della maggioranza e lo stesso assessore all'urbanistica Ugo Ferrari che, in una intervista alla Gazzetta di Reggio datata 15 giugno 2005, afferma "*Nessuno sta parlando di costruire un parcheggio. I lavori in corso riguardano una eventuale quota aggiuntiva di box auto per residenti. Per noi il parcheggio del futuro rimane quello sotto la ex caserma Zucchi*". Ciononostante, nel marzo 2006, la Giunta Comunale delibera la sussistenza di interesse pubblico per una proposta che prevede la realizzazione di un parcheggio con fruibilità pubblica alla ex Caserma Zucchi (1 piano per 460 posti), e due parcheggi privati in piazza della Vittoria (1 piano per 79 posti e 45 box) e piazza XXIV Maggio (1 piano per 72 posti).

Un investimento immobiliare privato, finanziato sulla garanzia del cash flow (come nel caso di un project financing), viene valutato dalle banche e dai promotori sulla base dell'equilibrio del piano economico-finanziario del progetto per la sua capacità di generare ricavi conseguenti sia alla locazione e/o vendita, anche frazionata, degli immobili finanziati, sia al cash flow derivante dalla gestione della sosta a rotazione. In tal modo i flussi di cassa connessi alla gestione delle opere realizzate con l'investimento costituiscono la fonte primaria per il servizio del debito (capitale e interessi dell'istituto finanziario) e per la remunerazione del capitale di rischio del Concessionario.

In una tale operazione di credito il finanziamento non è diretto ad un'impresa pre esistente bensì va a beneficio di una società di nuova costituzione (società di progetto SdP) la cui esclusiva finalità è la realizzazione e la gestione del progetto stesso.

Uno dei vantaggi per le imprese che richiedono e accedono a questa tipologia di finanziamento è quello di crearsi una domanda di mercato tramite la possibilità offerta dalla legge Merloni Ter, che consente di proporsi all'Amministrazione Pubblica come promotori, realizzatori e gestori di opere di interesse pubblico che le Amministrazioni stesse hanno previsto nei loro piani annuali e pluriennali.

Di contro le garanzie acquisibili dall'istituto creditizio sono prevalentemente di natura contrattuale quali: l'impegno di completamento del progetto; certezze su costi e tempi di realizzazione; il regime di concessione dell'opera pubblica; certezze sui ricavi dettate, generalmente, dalla possibilità da parte della SdP di cedere a condizioni di mercato il diritto di superficie per 90 anni su una parte dei box/posti auto realizzati; possibilità dell'affidamento della gestione della sosta su strada in una certa area (collegata al bacino di influenza del parcheggio interrato) o anche sull'intero territorio comunale, per tutta la durata della concessione o per un congruo periodo... esattamente ciò che prevede la convenzione stipulata tra il Comune di Reggio Emilia e la SdP Concessionaria dell'opera. Ma c'è di più, perché nel caso in cui i privati siano disposti ad acquistare posti auto o box all'interno del parcheggio ad un prezzo ragionevolmente conveniente per la SdP, i proventi dell'operazione di cessione possono coprire una parte dell'investimento necessario per la realizzazione dei posti auto ad uso pubblico, rendendo economicamente fattibile l'intervento.

5 – Attraverso quali garanzie l'Amministrazione Comunale assicura la collettività che, alla stregua di un project financing, attivato sulla base della sussistenza dell'interesse pubblico dell'opera, ma non di meno sull'assillo dell'equilibrio economico finanziario di questa, non vi sia un'operazione speculativa finanziaria e immobiliare ideata da promotori e da istituti di credito soltanto per la realizzazione dei propri profitti?

6 – Qual'è il tasso di interesse e qual'è il tasso di remunerazione che, rispettivamente, istituto di credito e SdP si sono assicurati in relazione all'operazione finanziaria e immobiliare perpetrata con lo sfruttamento economico di uno spazio pubblico?

7 – A tutela del bene, è stato redatto un atto di rilevanza giuridica attraverso cui si tutela la piazza, in qualità di bene comune, dall'azione speculativa perpetrata dai privati stabilendo l'ammontare di un danno patrimoniale e morale, patito dall'intera collettività, dallo sfruttamento economico di un luogo sottoposto alle prescrizioni contenute nel provvedimento di notifica dell'interesse culturale per atto Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna 16.07.2007, nonché per il successivo atto 17.08.2010 prot. n. 10431 pos. B/9 della Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna?

8 – Perché non si vuole trasferire il progetto del park interrato sotto Piazza della Vittoria alla ex Caserma Zucchi che è ubicata in un'area non sottoposta a vincoli culturali, architettonici e paesaggistici?

INTERESSE PUBBLICO

L'Amministrazione Comunale ha evidenziato una sussistenza di interesse pubblico nella riqualificazione della stessa Piazza della Vittoria in continuum con piazza Martiri del 7 Luglio (con interventi sul selciato, sull'illuminazione con l'installazione un impianto ad alta efficienza energetica realizzato tramite la tecnologia a led e sull'arredo urbano) e nella creazione della nuova autostazione nell'area Zucchi. Entrambe sono azioni a carico della società che realizza il parcheggio interrato con un investimento stimato in 2,5 milioni di euro per la piazza e in 630.000 € per l'autostazione.

Il lotto C del project financing individua la realizzazione di un parcheggio multipiano interrato in Piazza della Vittoria. La struttura prevede la costruzione di 247 box/posti auto. In tal caso l'interesse pubblico è stato presupposto dal fatto che gli stalli consentiranno di liberare dalle auto in sosta una porzione del centro storico, offrendo un servizio ai residenti che possono acquistarli e, per la parte residua, destinati alla sosta a rotazione.

Come trascritto nell'accordo tra Comune e Concessionario, essendo ormai passati 180 giorni dalla data della stipula della convenzione (04/05/2001), quest'ultimo è libero di vendere a chiunque, quindi non solo ai proprietari o residenti di unità immobiliari o esercenti con attività professionali, commerciali e artigiane insistenti in un raggio di 500 mt dalla piazza.

9 - Tale aspetto non limita forse la sussistenza di interesse pubblico presupposta sul fatto che i box interrati sarebbero un servizio ai residenti che possono acquistarli?

10 – Considerato che una parte degli stalli del park Vittoria potrà essere utilizzata per la sosta a rotazione e tenuto presente che nelle immediate vicinanze della piazza è presente il

parcheggio a raso della ex Caserma Zucchi, spesso spaventosamente vuoto, non è forse molto labile l'interesse pubblico individuato nell'utilità dell'opera in relazione al problema sosta nel centro storico?

11 – Essendo espressamente previsto un diritto di prelazione da parte nel comune nel caso in cui il concessionario decidesse di alienare i box ad un prezzo minore o uguale a 35.000 €, qualora il comune, con soldi pubblici e venendo meno al senso di opera pubblica realizzata totalmente con investimenti privati, dovesse effettivamente acquistare tali box (attualmente 160 circa) o una parte di essi, la loro gestione e il cd sfruttamento economico del parcheggio spetterebbe ancora al concessionario come controprestazione al fine di assicurare la copertura dei costi operativi?

12 – La poca volontà da parte di Comune e Concessionario di voler bloccare i lavori per almeno 24 mesi in attesa delle elezioni amministrative, nonché di discutere, eventualmente, la proposta dei cittadini di realizzare il park interrato nella ex Caserma Zucchi, è in relazione con un reale interesse pubblico o col fatto che il concessionario, con i lavori al park Zucchi di cui è già gestore, si vedrebbe limitati gli affari e i vantaggi economici dell'opera?

STABILITÀ DEGLI EDIFICI

La cronaca, italiana e internazionale, che ha per oggetto lavori e cantieri di parcheggi interrati è, purtroppo, ricca di situazioni negative (crolli, cedimenti, crepe, lesioni etc.) per gli stabili ubicati lungo il perimetro (e non solo) sia dei lavori, sia dell'opera ultimata.

Alcune inchieste, fatte dai numerosi comitati cittadini sorti spontaneamente contro i parcheggi interrati sparsi in tutto il paese, hanno fatto emergere che, in quelle situazioni di danni agli edifici in presenza di scavi e lavori di autosilos sotterranei, le persone danneggiate hanno dovuto dimostrare di loro pugno, fronteggiando enormi spese di avvocati e perizie, che il danneggiamento era stato provocato dal costruttore.

Inoltre 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 della quota assicurativa 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.

Per quanto riguarda il park Vittoria le coperture assicurative sono previste nell'art. 20 della convenzione in cui 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”*.

Per la legislazione vigente la società di progetto è un'entità giuridicamente distinta da quelle dei soggetti promotori, con la conseguente separazione di tutti i rapporti di natura economica, giuridica, finanziaria e commerciale dalle società che a vario titolo partecipano al progetto stesso. Ciò comporta che, in caso di fallimento della società progetto, il danneggiato non potrà rivalersi sui soggetti promotori che sono per natura diversi da quelli di proprietà della società di progetto.

13 - Esiste una certificazione redatta sulla base di un accurato e dettagliato studio geotecnico, che lo scavo è ad una distanza tale da escludere oltre ogni dubbio rischi alla stabilità delle strutture adiacenti?

14 - In ogni caso, è stato predisposto un sistema di supporto o di puntellamento in grado di garantire sia la sicurezza dei lavoratori nel cantiere sia la stabilità delle strutture adiacenti a tutela della salute delle persone che ivi vivono e/o lavorano?

15 -È stata organizzata una campagna di informazione trasparente verso la collettività su tutti i possibili pericoli di stabilità e compatibilità dovuti al cantiere e all'opera?

16 – Sono stati messi a punto, nei minimi dettagli, piani di evacuazione in caso di pericolo di crollo che preveda anche il trasferimento di persone in strutture di accoglienza?

17 – Come si intende procedere con la trasmissione e la comunicazione dei piani di

evacuazione ai cittadini?

18 - Il massimale assicurato dal concessionario è sufficientemente congruo al valore delle vite delle persone e delle cose mobili e immobili che insistono sull'area interessata dal cantiere, dai lavori e dall'opera ultimata?

18 - Nel caso in cui dovessero manifestarsi danni agli stabili e ai locali successivamente alla realizzazione dei lavori, sarà ancora possibile rivalersi sul concessionario?

20 - Quali sono le garanzie assicurative nel caso in cui la società di progetto concessionaria dovesse sciogliersi o fallire?

TUTELA DELLA SALUTE

Un cantiere di scavo è innanzitutto rumore infernale. È l'assillo costante, soprattutto per bambini, anziani, persone malate dalle sette di mattina, a volte anche prima. È camion, betoniere, macchinari da scavo, sirene di sicurezza, urla degli operai. È una gru piazzata sulla testa di tutti, nel cuore della città. È polvere che riempie la città, le case e l'aria che si respira. È aumento di traffico pesante con conseguenti disagi per la mobilità ordinaria. È rifiuti da smaltire, terre, rocce da scavo e sottoprodotti da trasferire. È limitazione o addirittura impossibilità della circolazione dei mezzi di soccorso.

L'attuale ordinamento legislativo prevede che al Sindaco spetti l'obbligo, connesso all'esercizio delle sue funzioni pubbliche, di attivarsi per la tutela della salute pubblica che non presuppone necessariamente che la situazione di pericolo involga l'intera collettività, ma anche soltanto una parte di essa.

21 - Quali sono i piani adottati dall'amministrazione comunale al fine di garantire l'incolumità dei bambini, degli studenti, dei lavoratori, dei residenti, dei commercianti e dei cittadini che saranno presenti ogni giorno e occasionalmente intorno ai lavori e ai cantieri?

22 - È stato fatto uno studio preventivo dell'impatto sulla salute delle persone e degli animali e dei rischi derivanti dai rumori, dalle vibrazioni, dalle polveri, dalle rocce e terre di scavo, dai rifiuti del cantiere?

23 - Quale campagna di prevenzione, comunicazione e informazione ai cittadini sui pericoli e sui rischi per la salute sono state intraprese o si intende intraprendere?

24 - Sono stati individuati percorsi liberi da ingombri attraverso cui i mezzi di soccorso possano raggiungere facilmente gli edifici e i locali adiacenti al cantiere?

25 - Quale intervento di abbattimento delle cd barriere architettoniche generate dal cantiere è stato preventivato al fine di garantire la sicurezza delle persone disabili?

Impatto ambientale

L'opera sotto il manto stradale di Piazza della Vittoria è l'ennesima colata di cemento di cui Reggio Emilia non ha certo bisogno perché la città, a causa di scelte scriteriate sull'edilizia, ha già subito un elevato livello di impermeabilizzazione e consumo di suolo. Una situazione paradossale che vede da, un lato, l'inasprimento dell'emergenza abitativa e, dall'altro, migliaia di case vuote, sfitte, invendute e abbandonate.

Ma Reggio Emilia è anche una città che soffre il "mal d'aria" con i dati sulle PM10 (aerosol e polveri frutto di attività antropiche come motori a scoppio, impianti di riscaldamento, determinate attività industriali, inceneritori e centrali termoelettriche, usura di pneumatici, freni ed asfalto), PM2,5 (benzopirene, arsenico, cadmio, nichel), NO2 (biossido di azoto), C6H6 (benzene) e O3 (ozono) che non tendono a migliorare nonostante gli impegni assunti.

Il progetto del park interrato non è stato sottoposto a nessuno dei processi (Valutazione Ambientale Strategica VAS e Valutazione Impatto Ambientale VIA) finalizzati ad integrare considerazioni di natura ambientale per ottimizzare la qualità decisionale su un'opera prima della sua approvazione.

Si sa per certo che VAS e VIA non hanno interessato il progetto del park Vittoria essendo questo un autosilos con capacità inferiore ai 500 box/posti auto e perciò rientrante nella casistica esclusa dalla normativa vigente.

Ciò significa che non sono stati né analizzati né valutati gli effetti ambientali indotti, direttamente e indirettamente, dal park Vittoria, durante e dopo la sua realizzazione, in riferimento ad aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio ecc.

Eppure un park interrato come quello di Piazza della Vittoria è altamente impattante in termini ambientali.

Infatti un parcheggio interrato in pieno centro che prevede la possibilità di sosta a rotazione potrebbe agevolare indubbiamente e impropriamente, anche l'uso dell'auto privata creando aspettative di una sosta "agevolata" nei pressi della destinazione.

D'altra parte un autosilos interrato in una piazza centrale della città, con possibilità di sosta a rotazione molto onerosa rispetto agli standard, potrebbe disincentivare la ricerca di sosta "comoda" in un'area del centro e far optare l'automobilista per una sosta meno onerosa nelle aree limitrofe per una congestione del traffico veicolare lungo i viali di circonvallazione.

In entrambi i casi 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.

Ci sono poi da considerare anche gli effetti, diretti ed indiretti, del cantiere sulla mobilità e la circolazione stradale, nonché sul volume di traffico pesante in entrata ed in uscita dal cantiere con il rischio di congestione ulteriore del traffico cittadino e conseguente aumento delle emissioni in atmosfera.

Ma un cantiere è anche produzione di rifiuti, terre e rocce da scavo che vanno smaltiti, nonché incompatibilità, anche dopo l'ultimazione dei lavori, con la flora dei giardini pubblici e il patrimonio culturale, artistico e paesaggistico della piazza.

In ogni caso soluzioni razionali, efficienti e efficaci rivolte al miglioramento della mobilità, ma anche della qualità dell'aria, sono da ricercare soprattutto nell'ambito di un potenziamento, di una incentivazione e di una ottimizzazione del trasporto pubblico locale (TPL) che dovrebbe essere molto più competitivo rispetto al trasporto privato.

26 - Quali tutele di carattere ambientale sono state adottate in vista dei lavori e dell'opera ultimata?

27 - È stato considerato un piano per la salvaguardia della flora presente nei giardini pubblici?

28 - Come si prevede di intervenire per limitare gli effetti negativi del cantiere in relazione al traffico pesante e alla congestione di quello cittadino?

29 - È in programma una campagna per potenziare e incentivare il trasporto pubblico e renderlo competitivo rispetto a quello privato?

30 - Se il Comune intendesse acquistare tutti i box attualmente invenduti del park Vittoria al prezzo di 35.000 € ciascuno, per un totale di 5.600.000 €, non sarebbe meglio investire tale capitale pubblico per realizzare, ad esempio, corsie preferenziali quale primo passo verso l'ottimizzazione del TPL e la competitività di questo nei confronti del trasporto privato?

CRISI ECONOMICO FINANZIARIA

Con i cantieri e i lavori per la realizzazione del park interrato che si protrarranno per molti mesi (almeno 22 stando alle "buone intenzioni" dell'accordo tra Comune e Concessionario) inaridisce indubbiamente un intero pezzo di città.

Il settore commerciale e i negozi sono i primi a pagare i disagi di un cantiere attiguo. I più sono costretti a chiudere perché, nascosti e sovrastati dalle recinzioni e dalle lamiere di cantierizzazione o perché accessibili con molte difficoltà, subiscono una rapida discesa dei propri incassi e dei propri fatturati. Sicché si perdono posti di lavoro e in tempi di crisi tornare alla normalità diventa sempre più difficile per tutti esercenti, lavoratori, lavoratrici e cittadini..

Inoltre a causa dei lavori non solo non saranno fruibili per la collettività la piazza e i giardini, luogo

pubblico e bene comune in qualità di patrimonio artistico, ma diminuiranno o verranno spostati anche tutti i servizi a disposizione (linee del trasporto pubblico, taxi, ecc.) che garantiscono l'accessibilità al patrimonio culturale che insiste sull'area del cantiere (Università, Biblioteca, Asilo Diana, Teatro Cavallerizza, Teatro Ariosto, Galleria Parmeggiani e Teatro Valli).

Le limitazioni indotte direttamente e indirettamente dal cantiere rischiano anche di far decadere l'interesse delle persone verso le stagioni teatrali, già alle prese con una crisi finanziaria del settore dello spettacolo e della cultura che sta attanagliando il nostro paese e la nostra città. Ma il rischio, oltre al settore culturale, potrebbe estendersi anche al settore lavorativo e a pagarne le conseguenze potrebbero essere proprio lavoratori e le lavoratrici della fondazione dei teatri che si trovano già in precarie situazioni contrattuali e salariali.

Nell'accordo, stipulato tra Comune e Concessionario sulle varianti al progetto definitivo e esecutivo del park interrato, è stata data una certa enfasi e cura, a tutela della società di progetto nella revisione dell'equilibrio del proprio piano economico finanziario (PEF) correlato alla realizzazione dell'opera, agli aspetti problematici generati da *“un periodo di gravissima crisi economica e finanziaria di livello globale, crisi che ha comportato da un lato un cospicuo incremento del costo del denaro (più che raddoppiato negli ultimi dodici mesi), dall'altro una ulteriore restrizione delle linee di finanziamento bancario, con l'effetto di inibire la concreta bancabilità e, dunque, realizzabilità di un intervento per il quale il non trascurabile incremento dei costi originariamente previsti dal PEF non sia oggetto di una adeguata rideterminazione delle condizioni di equilibrio”* [Punto 32 Accordo Comune Concessionario].

La stessa cura, però, non è stata portata né a quanti e quante hanno il proprio esercizio commerciale nell'area dove dovrebbe essere aperto il cantiere, né ai lavoratori e alle lavoratrici che operano sulla stessa area, né ai bambini e ai loro genitori, agli studenti, alle studentesse e a tutti i cittadini che subiranno un danno patrimoniale e morale giacché vedranno limitati i servizi e la facilità per l'accesso e la fruibilità dell'asilo Diana, dell'università, della biblioteca universitaria, degli edifici culturali, degli esercizi commerciali, della piazza e dei giardini.

A fronte di tutto ciò è chiaro che esenzioni sconti sulle tasse COSAP, proposte dal Comune per ridurre l'impatto negativo del cantiere, sono niente di fronte alle perdite che potrebbero subire commercianti e cittadini.

31 - Quali tutele sono state predisposte da Comune e Concessionario per far fronte agli aspetti negativi legati al cantiere che quasi certamente ricadranno sulla vita economica, commerciale e lavorativa della piazza e della città?

32 - È stato assicurato un equilibrio per il piano economico finanziario soltanto per il Concessionario e il suo istituto creditizio o anche per quanti e quante hanno un'attività professionale e commerciale intorno all'area del cantiere e che rischiano fortemente di veder crollare i propri fatturati?

33 - Quali tipologie di ammortizzatori sociali sono state individuate per coloro che rischiano una sempre maggiore precarizzazione della propria situazione lavorativa o, addirittura, di perdere il proprio lavoro?

34 - Quali sono i percorsi e i servizi organizzati per garantire comunque una facile fruibilità dei beni culturali, artistici e paesaggistici che sono attigui alla piazza al fine di fronteggiare la già difficile crisi che sta attanagliando il settore dello spettacolo e della cultura?

35 - In merito all'aspetto della mobilità urbana in tempo di crisi economico finanziaria, l'Amministrazione Comunale è più orientata verso i tagli sul TPL, con tutte le conseguenze negative sia sui lavoratori del settore sia sui cittadini, o verso una ottimizzare di questo investendo concretamente risorse?

CODICE ETICO

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.

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 dell'ospedale Santa Maria Nuova, che si aggiunge al grande progetto riguardante la realizzazione della stazione alta velocità già definita dall'archistar Calatrava.

Molti dei soci reggiani del CCC sono in concordato o in fase di assorbimento da parte di cooperative più grandi (UNIECO, COOPSETTE, ORION, COOPERATIVA MURATORI REGGIOLO ecc.).

Antonella Beccaria e Nicola Lillo, a settembre 2011, hanno pubblicato un articolo, facilmente recuperabile in rete, dal titolo *“Tutti gli affari del CCC, il colosso delle cooperative al centro dell'inchiesta Penati”*. Si tratta di un'inchiesta giornalistica che svela i retroscena illeciti di alcuni degli appalti affidati al CCC nel nord Italia: passante autostradale di Mestre; alta velocità Milano – Bologna; riqualificazione delle aree ex Flack e Marelli a Sesto San Giovanni; Civis e People Mover a Bologna.

Ma oltre agli illeciti sui lavori pubblici, il CCC ha fatto e fa tuttora affari di “guerra” essendo stato presente nella realizzazione delle basi americane ad Aviano e a Sigonella e essendo presente nella realizzanda base Dal Molin a Vicenza per un importo complessivo da 245 milioni di euro.

Il CCM è un consorzio cooperativo ravennate che associa coop reggiane come ORION e TECTON. Navigando nel web l'acronimo CCM è spesso correlato a vicende poco ortodosse inerenti la costruzione di parcheggi interrati. In particolare si sottolinea come il CCM sia particolarmente abile ad evitare le verifiche VAS e VIA previste per la costruzione di autosilos con un numero di stalli superiore a 500.

Infatti, a Cagliari, nel 2009, il CCM si è aggiudicato un appalto, con un ribasso del 34,4%, per un parcheggio interrato in via Roma giocando sulla riduzione dei box/posti auto da 620 a 460 che le avrebbe permesso di evitare VAS e VIA. Il progetto è stato successivamente bloccato dalla determinazione dei cittadini cagliaritari. La stessa situazione è stata riproposta anche a Genova per un park interrato da 364 stalli auto più 501 posti per motocicli in Piazza Dante sfruttando la legge regionale ligure che non prevede VAS/VIA per infrastrutture con tali caratteristiche.

Proprio per il progetto di Piazza Dante a Genova il RINA (gruppo che lavora in qualità di organismo di certificazione internazionale in più settori) ha messo in dubbio le capacità tecniche e organizzative del CCM in merito alla realizzazione dei parking interrati simili a quello genovese.

La Apcoa Spa è una multinazionale tedesca che gestisce parcheggi in tutta Europa. In Italia la ditta ha sede legale a Mantova e ha la gestione dei parcheggi di molte città italiane in regime di quasi monopolio.

L'Apcoa è spesso al centro di molte polemiche per la sua politica sui prezzi e la sua particolare arroganza nella gestione, non immune da abusi, delle multe e dei reclami.

A Palermo, l'Apcoa Spa, incubo di residenti e commercianti che hanno anche formato un comitato, si è impossessata di tutte le aree di sosta emettendo sanzioni amministrative, anche per “sforamenti” di pochi minuti, pur non avendone titolo in qualità di privato. La “multa abusiva” prevede anche una penale di 15 euro che scatta se il pagamento della “multa” avviene più di quindici giorni dopo che la sanzione è stata affibbiata. Ma oltre alla beffa c'è anche il danno perché i cittadini palermitani (e in generale tutti i cittadini assediati dalle strisce blu di Apcoa), quando si vedono arrivare le ingiunzioni di pagamento della multinazionale, possono esercitare il diritto di ricorso presso foro di Mantova, città dove risiede la sede legale della ditta, in barba al fatto che il codice del consumo, applicabile anche al contratto atipico di parcheggio, sancisca la competenza inderogabile del Foro

ove il consumatore ha la residenza.

A Genova è stato presentato un esposto dettagliato alla Procura della Repubblica, da parte di un avvocato penalista, che profila i reati di «usura», «truffa», «minacce» e «usurpazione di funzioni pubbliche» contestati alla Apcoa Spa. Sotto inchiesta sono finiti la sanzione di 15 euro dovuti in ragione di una qualsivoglia frazione di tempo eccedente la sosta scaduta, la penale di 15 euro prevista in caso di mancato pagamento della sanzione nei limiti previsti, nonché l'avviamento di una procedura giudiziaria per il recupero forzoso, con conseguente aggravio delle spese legali e degli interessi legali a carico del sanzionato, in caso di ulteriore inadempienza. Quest'ultima circostanza integrerebbe il reato di minacce.

Secondo la denuncia, al vaglio della Procura del capoluogo ligure, la richiesta di una somma in regime di sanzione amministrativa, pur non avendo l'Apcoa Spa alcun potere autoritativo, sanzionatorio e certificativo, configura il reato di truffa e di usurpazione di funzioni pubbliche. D'altra parte la somma di 15 € per lo sfioramento orario, su un costo di 2 €/ora, rappresenta il 650 % del capitale e, inoltre, il totale di 30 € (15+15), da versare una volta decorsi quindici giorni per non meglio specificate spese di istruttoria, è pari al 1400 % della somma capitale. Da qui la configurazione del reato di usura.

La Final Spa, con sede legale a Palermo, è una holding che viaggia spesso a braccetto della Apcoa Spa negli appalti pubblici che riguardano parcheggi interrati o in superficie (Genova, Alessandria, Palermo, Cuneo, Cremona, Massa, ecc.) che, qualche volta, sono anche finiti davanti al TAR o Al Consiglio di Stato.

La Final Spa, almeno in un'occasione, è stata poco attenta nella scelta dei suoi partner. Infatti 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.

36 – Perché l'Amministrazione Comunale, nella sua frustrazione di perseguire l'interesse pubblico, prendendo impegni seri nelle politiche di pace, di salvaguardia dell'ambiente e del territorio e di tutela della cittadinanza, vuole affidare progettazione, realizzazione e gestione di un'opera, solo parzialmente pubblica, a lobby del cemento e speculatori del suolo urbano che, in barba a ogni codice etico di cui puntualmente sono dotati, fanno "affari di guerra", escogitano "scappatoie" per non incappare in valutazioni di impatto ambientale e portano i loro "abusi" di profitto sulla pelle dei cittadini?

37 – Assodato che la tecnica del subappalto, espressamente prevista per una parte dei lavori del park interrato Vittoria, uno dei percorsi più frequentati dalle mafie per infiltrarsi e radicarsi nel territorio, quali sono le concrete sicurezze che l'Amministrazione Comunale è intenzionata a mettere in campo per ovviare a certe possibili distrazioni della società concessionaria (distrazioni che potrebbero risultare anche più facili in periodi di grave crisi finanziaria come quello attuale) sulle certificazioni antimafia e per prevenire l'ormai provata equazione, anche a Reggio Emilia, "cemento uguale mafia"?

38 – Rappresentando il nolo e la fornitura un ulteriore ambito a maggior rischio di infiltrazione mafiosa, giacché le organizzazioni della criminalità organizzata hanno un forte monopolio sul movimento terra (nolo) e sulle forniture di ghiaia, sabbia, calcestruzzo, quali certezze vi sono sul fatto che il materiale dei lavori non provenga da quelle cave presenti soprattutto in Puglia, Calabria, Sicilia e Campania che sono quasi interamente nelle mani delle mafie?

39 – Poiché la convenzione stipulata tra Comune e Concessionario prevede la possibilità da parte di quest'ultimo di ottenere in concessione aree di sosta di superficie, già tariffate o da sottoporre a tariffa, ad eventuale titolo di riequilibrio qualora i proventi siano insufficienti alla sua remunerazione, quali sono le garanzie che in futuro un'ampia parte delle aree di sosta

della città non passino, in grave regime di monopolio e con tutti gli aspetti negativi del caso, da mani pubbliche alle mani private dell'attuale gestore della ex Caserma Zucchi?

40 – Accertato che la SdP concessionaria ha in gestione il parcheggio Zucchi, considerato che la proposta iniziale del promotore del project financing prevedeva un park interrato di un piano per 72 posti auto in Piazza XXIV Maggio e assodato che il presidente della SdP concessionaria è marito della vice presidente dell'impresa fornitrice del Comne, operante nell'ambito del sistema di riciclaggio dei rifiuti, che ha installato i cassonetti interrati in Piazza XXIV Maggio, cosa esclude categoricamente che, nelle operazioni di Piazza della Vittoria, ex Caserma Zucchi e Piazza XXIV Maggio, sia stato leso o ristretto il principio di concorrenza o che non vi sia stato un abuso di posizione dominante secondo le regole dell'antitrust?

NO PARK VITTORIA DEI PICCOLI

LA STORIA FIN QUI, DELL'INTERRATO PARCHEGGIO DI REGGIO. FAVOLETTA PER BIMBI LETTORI, DA LEGGERE AI GENITORI.

C'era e c'è ancora uno strano paese di acqua e di terra, fatto a stivale, immerso nell'acqua, così è bagnato ma non si bagna. Qual è?

Questo paese, come fosse una spiaggia, ha tanti castelli e altrettante buche e si sa che, quando c'è un buco...qualcuno casca. Tutti lo sanno, anche i bambini, ma non i grandi che non sono bambini. Da un po' di tempo, in questo paese, si scavano buchi qua e là nelle città, li vogliono usare come ripostigli, per metter le macchine e altri giocattoli, così come i cani nascondono l'osso.

Scavando buchi nelle città di Mi, Ca, Ba, Ge, Bo e Roma, han fatto cadere a pezzi le case intorno ma, a chi protesta, i bucantanti dicono: "E chi lo dice che è colpa nostra? Pappapero". Le autorità che autorizzano i buchi, mostrano una carta bollata, dove è scritto pomposamente: "Il buco l'ha voluto fare lui e io non ci casco, perché sono un pezzo grosso e non c'entro!". Tutti poi sanno come va a finire: il tempo passa e, dopo la casa, anche il proprietario, prima o poi, cade a pezzi e il caso è chiuso.

Quando si scavano buchi in piazza, prima si trovano le ossa nascoste dai cani, poi tutto il resto, soprattutto antiche città e, continuando a scavare, prima del fuoco, si trova l'acqua. Se si scava in una città circondata da: Canali, Bagno, Fontana, Marmirolo, Pratofontana, Bagnolo, Sabbione... e dove anche il Sindaco si chiama Del Fiumiciattolo, l'acqua si trova subito. Anche senza cercarla, lei sale dai muri e li inzuppa come savoiardi nel sassolino, il famoso liquore di Sassuolo, e solo un suolo di sassi impedisce che la terra zuppa, inzuppi i muri.

Il primo buco a RE, città della zuppa inglese, lo hanno fatto alla stazione ed è subito uscita una fontana bellissima che non si fermava mai più. Il secondo buco lo vogliono fare sotto al monumento ai caduti, così cadono ancora, e davanti all'Isolato San Rocco, così San Rocco non sarà più un isolato ma potrebbe diventare davvero un'isola.

Ma perché fanno i buchi? Alle macchine non piacciono i buchi, e quando son ferme, dormono sulle ruote morbide, sperando che non si buchino. L'assessore alla mobilità Golfino, che le conosce bene, lo sa, infatti, lui è contrario al buco per le macchine, ma se tutti votano "sì", ha spiegato, lo fa anche lui per non sentirsi solo.

Per fare un parcheggio sotto la terra ci vogliono tempo, fatica e sacchi di soldi, per farlo sopra la terra, bastano pennello e colori: bianco, giallo, rosa e blu. Allora perché scavare se il parcheggio Zucchi, lì vicino, è sempre vuoto come una zucca? In realtà il buco per le macchine non è un problema di traffico ma di traffici e bisogna essere molto vigili per capirci qualcosa.

La banda del buco è partita in fretta e senza fare il VIA (impatto ambientale) per non essere frenata, ma non capisce un tubo, così ha messo del colore nell'acqua e ha scoperto che, dove vuol scavare c'è di tutto ma soprattutto tubi! Che si fa?... Trovato! Meno parcheggi, due piani anziché tre e la regola è: nessuno ci può parcheggiare nemmeno tu se non compri il garage.

Ma perché si dovrebbe fare un garage solo per qualcuno, in una piazza di tutti? Prendete carta e penna e, se vi viene in mente una scusa plausibile, scrivete qua sotto e attenti che il sindaco copia!

Questa storia non ha una fine, perché ancora non si sa che fine farà.

Mentre aspettate, prendetevi una bibita al chiosco di Piazza della Vittoria e tenetelo d'occhio: finché c'è il chiosco non faranno il buco e se non lo faranno più, potremo tutti cantare Vittoria.