



Via Dante, 3 - Compagnia Romana
PESCINA (67057) AQ - CAPUT MARSORUM
ilmartellodelfucino@pec.it
ilmartellodelfucino@tiscali.it

28 SET. 2011

**Ai Componenti del Consiglio Comunale di
Avezzano per il tramite del Segretario
Generale dell'Ente, dott. Antonio Fraire**

c / o
Municipio - Piazza della Repubblica
67051 Avezzano AQ

**Oggetto: Seduta del Consiglio Comunale di Avezzano convocata per il 29 settembre 2011.
Proposta di deliberazione consiliare avente ad oggetto "Project financing di realizzazione
parcheggio pubblico interrato in Piazza Matteotti e Martiri di Capistrello. Approvazione proposta
del promotore"**

**Diffida a non accettare la convenzione in quanto illegittima e svantaggiosa per l'interesse
pubblico, e in quanto non preceduta da un'adeguata istruttoria degli Uffici Comunali**

[per PEC: comune.avezzano.aq@postecert.it]

cc: arodorigo@comune.avezzano.aq.it, edenicola@comune.avezzano.aq.it, gabinettodelsindaco@comuneavezzano.it]

Si rappresenta ai membri del Consiglio Comunale che la proposta della Società promotrice "A.J. Mobilità S.r.l." – attinente all'intervento di *project financing* per la realizzazione di parcheggi interrati – non è in nessun modo passibile di positiva considerazione, e che l'approvazione della medesima sarebbe atto illegittimo, contrario all'interesse pubblico e fonte di un grave pregiudizio per la collettività.

La proposta in oggetto è stata presentata come se fosse "a costo zero" per il Comune, mentre prevede in realtà pesantissimi oneri a carico dell'Ente Locale e della collettività cittadina.

Il *project financing* è una particolare forma di "concessione di lavori pubblici": la regola è che il concessionario costruisce un'opera pubblica e riceve in cambio, come unica "controprestazione"

(=compenso) non già un "prezzo", ma il diritto di usare e gestire per un certo numero di anni l'opera da lui costruita.

Al termine del periodo di concessione l'opera pubblica torna nella piena disponibilità dell'Amministrazione Concedente.

La proposta di *project financing* presentata dalla AJ Mobilità S.r.l. si distacca da tale schema: essa è molto più svantaggiosa per l'Ente per tanti e gravi motivi.

In primo luogo, essa prevede che il Concessionario non riceve come controprestazione solo il diritto di gestire funzionalmente e sfruttare economicamente i lavori pubblici realizzati (*id est*: i parcheggi interrati).

Al contrario prevede altre forme di "compensi ulteriori" per il Concessionario, il quale non viene compensato SOLAMENTE mediante la gestione dei parcheggi interrati da lui costruiti. Al contrario, egli viene pagato ANCHE mediante:

- la gestione e lo sfruttamento economico dei parcheggi di superficie a raso già esistenti nel Centro cittadino (N.B. questi parcheggi NON sono opere realizzate dal Concessionario);

- l'acquisto in proprietà di Piazza Martiri di Capistrello; su tale piazza il Concessionario costruisce non solo un piccolo *garage* interrato che diviene in parte pubblico, ma anche un edificio a 4 piani che diviene di sua proprietà privata, e che il Concessionario stesso venderà a terzi, incamerandone il guadagno (presumibilmente molti milioni di euro).

- l'acquisto in proprietà di molti box auto costruiti in Piazza Matteotti, e di altre superfici residenziali/commerciali, che il Concessionario ha diritto di vendere a terzi.

Quindi la favola del "costo zero" per il Comune... è per l'appunto solo una favola: la realtà è che il Comune cede e regala uno spazio pubblico centralissimo, sul quale il privato costruirà una *sua* opera ricavando ingenti profitti.

Il Comune rinuncia inoltre agli incassi per la gestione dei parcheggi di superficie a raso, che viene affidata al Concessionario che realizza i parcheggi interrati: oggi l'incasso annuo è di circa 700.000,00 €, mentre il Comune dopo la stipula della Concessione riceverà solo € 200.000,00 a titolo di canone.

Il danno per l'Ente pubblico e per la collettività è evidentissimo, dato che il Comune rinuncia ad un importante spazio pubblico (=regala una piazza) e a centinaia di migliaia di euro di incassi annuali.

A questo punto sarebbe più vantaggioso – paradossalmente – che il Comune costruisca esso stesso un palazzo su Piazza Martiri di Capistrello, venda gli appartamenti e con i soldi guadagnati costruisca i parcheggi interrati. In questo modo guadagnerà da subito 700.000,00 € annui, anziché 200.000,00 €, e non avrà sul "gropbone" un'onerosa concessione di quasi 30 anni!

I cittadini si vedranno privati dell'uso dello spazio pubblico di Piazza Martiri di Capistrello, che scompare letteralmente: verrà meno (un piccolo esempio, per i tanti), la possibilità di fare i tradizionali "focaracci" del 26 aprile, che da tanti anni vengono accesi in quella piazza, con grande partecipazione popolare.

La scomparsa di uno spazio pubblico centrale in un aggregato urbano che già soffre di una carenza cronica di spazi pubblici per anziani, bambini, cittadini, e di un'iperedificazione privata, è un fatto gravissimo, e non può essere deciso con tanta leggerezza ed improvvisazione.

La bozza di convenzione inviata dal Promotore è piena di clausole svantaggiose per il Comune e per la collettività e, per converso, ultravantaggiose per il Concessionario privato.

2
hwd

Ciononostante la Giunta ha deciso illogicamente che tale schema va bene così come è stato preparato dal privato, senza alcune modifiche.

Di seguito si mostreranno alcuni dei tantissimi aspetti che rendono questa scelta irrazionale, incongrua, assurda, illegittima e illecita.

In primo luogo lo schema della Convenzione che il Consiglio è chiamato ad approvare sconta una profonda **ambiguità nella definizione della controprestazione spettante al Concessionario**.

In particolare si cerca di nascondere il fatto rilevante che viene ceduta e privatizzata un'area pubblica di rilevante valore.

L'art. 7 della Convenzione ("Oggetto descrizione delle attività di realizzazione") contiene un elenco dei "lavori pubblici oggetto della presente convenzione", che è fuorviante e illegittimo. Infatti esso recita:

"I lavori pubblici oggetto della presente convenzione comprendono:

PIAZZA MATTEOTTI

- una struttura adibita a Parcheggio sviluppata su 1 livello completamente interrato;
- edifici commerciali come da progetto;
- opere di sistemazione e arredo urbano della piazza esterna;
- opere per il raccordo della viabilità esistente;

CORSO DELLA LIBERTA'

- riqualificazione come da progetto;

PIAZZA MARTIRI DI CAPISTRELLO

- una struttura adibita a parcheggio sviluppata su 1 livello completamente interrata;
- diritto del concessionario ad edificare un edificio polifunzionale come indicato in progetto".

Orbene, questo elenco è fuorviante, dato che l'**edificio "polifunzionale" in questione NON è un lavoro pubblico**: il Concessionario ne diviene il proprietario, e venderà – con proprio guadagno – tutti i locali commerciali, direzionali, ad uso abitativo.

Solo una parte dell'autorimessa interrata viene lasciata al Comune!!!

Gli effetti di questa operazione sono vari:

- 1) scomparsa di uno spazio pubblico;
- 2) lucro enorme per il privato che effettua una vantaggiosa operazione di speculazione edilizia sullo spazio pubblico fatto scomparire;
- 3) accresciuto carico urbanistico (maggiore traffico, maggiori disagi) su Piazza Martiri di Capistrello e spazi circostanti: ci saranno in circolazione molte auto in più, e quindi anche il garage interrato non servirà a nulla, perché ci sarà un ulteriore aumento del traffico.

Risulta peraltro che il Comune intenda accettare questa assurda proposta del privato (il quale, come è ovvio, tende a massimizzare il proprio guadagno, senza curarsi degli interessi pubblici), **senza che gli Uffici Comunali abbiano effettuato un'istruttoria sugli effetti di tale operazione sulla circolazione, sul traffico, sul carico urbanistico, sullo sconvolgimento degli standard urbanistici, sulla qualità della vita dei cittadini che abitano nelle vicinanze di Piazza Martiri di Capistrello**, e sull'intera città.

Questa carenza di istruttoria è un fatto gravissimo e rende certamente illegittima la delibera di accoglimento della proposta.

Anche l'art. 4 ("Oggetto ed ammontare dell'investimento") cerca di nascondere il fatto che la controprestazione del Concessionario non consiste SOLO nello sfruttamento e nella gestione di

3
Handwritten mark

opere pubbliche, ma ANCHE E SOPRATTUTTO nella cessione in proprietà di una centralissima piazza pubblica.

Infatti l'art. 4 comma 2 recita:

“La controprestazione a favore del Concessionario consiste nel diritto di gestire funzionalmente e sfruttare economicamente i Parcheggi, le aree di sosta a raso e in struttura, le superfici commerciali di Piazza Matteotti con il diritto di sfruttare l'area di Piazza Martiri di Capistrello secondo il progetto approvato”.

La locuzione “diritto di sfruttare l'area” è fuorviante: in realtà il Concessionario non acquista il diritto di sfruttare per 27 anni l'area di Piazza Martiri di Capistrello, ma la acquista in proprietà una volta per tutte e vi effettua un'operazione di speculazione edilizia a proprio guadagno; per converso la collettività la perde una volta per tutte!

Gli articoli che svelano quanto appena detto sono:

- l'art. 9 (“Proprietà delle opere e prezzo”): *“Tutti gli impianti e le opere, fissi o mobili, realizzati dal Concessionario in forza del presente atto, ivi compresi quelli realizzati nel corso della concessione, e quanto altro costruito ed installato dal predetto Concessionario o dai suoi aventi causa nel Parcheggio oggetto della presente convenzione rimarranno di proprietà del Concedente per tutta la durata della Concessione, ad esclusione dei box auto e delle superfici commerciali cedute a terzi in proprietà ovvero cedute al Concessionario a titolo di prezzo ex art. 143, comma 5 del Codice”.*

- l'art. 25, comma 2 stabilisce: *“Il Concedente, tra l'altro, è obbligato... a riconoscere al Concessionario il diritto di vendere la proprietà delle superfici commerciali e i posti/box auto secondo le dinamiche previste nel Piano economico Finanziario, adottando tutti gli atti necessari al perfezionamento delle cessioni a favore dei soggetti individuati dal Concessionario”.*

Anche l'art. 8 (“Oggetto e descrizione delle attività di gestione”) è norma altamente lesiva dell'interesse pubblico, ed emerge che il Concessionario diviene il padrone assoluto della città, della sua viabilità.

In primo luogo si riporta il testo del comma 2:

“Le attività di gestione, così come descritte ed articolate nel documento Caratteristiche del servizio e della gestione, nonché nel Piano economico-finanziario, comprendono:

(i) la gestione a rotazione dei posti auto realizzati e descritti nel Progetto con eventuale riserva di una parte a favore dei pendolari sulla base delle tariffe previste dal Piano economico-finanziario;

(ii) la locazione e/o l'alienazione in proprietà di un n. ___ di posti auto, con riserva del diritto di prelazione a favore dei residenti ricadenti entro un raggio di 400 m dall'area del Parcheggio sulla base dei prezzi indicati nel Piano economico finanziario o dei diversi prezzi liberamente negoziati con i terzi;

(iii) l'alienazione in proprietà delle superfici commerciali, residenziali, direzionali sulla base dei prezzi liberamente negoziati con i terzi;

(iv) la facoltà di realizzare e vendere l'edificio polifunzionale in Piazza Martiri di Capistrello ed i posti auto/box sulla base dei prezzi liberamente negoziati con i terzi”.

Insomma: emerge che anche il Parcheggio interrato di Piazza Matteotti non diverrà tutto pubblico, dato che il Concessionario ha il diritto di vendere un numero indefinito di box auto facenti parte dello stesso.

In secondo luogo anche le superfici commerciali di Piazza Matteotti sono opere private che il Concessionario vende con proprio lucro.

In terzo luogo il privato Concessionario venderà l'intero edificio polifunzionale di Piazza Martiri di Capistrello, e anche – a quanto pare – una parte dei posti/box auto sottostanti allo stesso. A questo

proposito appare assurdo che l'art. 8, comma 2 punto (ii) dia al Concessionario la possibilità di decidere se dare in locazione i posti auto o di venderli. Né la Convenzione specifica quanti sono i posti auto che possono essere alienati/locati dal Concessionario. Questo sarà quindi libero di determinare esso stesso un aspetto importantissimo del rapporto convenzionale-concessorio.

Già questo fa capire che l'opera è vantaggiosa solo per il privato e completamente svantaggiosa per l'Ente Pubblico e per la cittadinanza.

L'art. 8, comma 3 stabilisce che “Al concessionario spetta altresì, con decorrenza dalla aggiudicazione definitiva, anche nelle more della stipula della Convenzione, la gestione delle aree di sosta di superficie a pagamento, nella misura minima di 1.500 posti all'interno dell'area denominata Quadrilatero e n. 500 posti auto all'esterno della suddetta area egualmente “appetibili”.

La prima domanda che sorge spontanea è la seguente: perché il Concessionario deve gestire con proprio guadagno ben 2000 posti auto di superficie “a raso”? Egli non ha realizzato tali posti auto: e allora perché assegnargli il diritto di gestirli con proprio guadagno?

E inoltre: perché il privato deve iniziare a gestire tali posti auto ancora prima della firma della Convenzione, e comunque prima che abbia realizzato qualsiasi opera? (“anche nelle more della stipula della presente Convenzione”).

Ma non basta: la disposizione è addirittura grottesca quando specifica: “Il totale dei posti auto gestito potrà essere aumentato nella misura massima del 10% senza alcuna variazione del canone dovuto al Concedente”.

Siamo veramente all'assurdo: il Concessionario potrà decidere di creare nelle strade pubbliche cittadine altri 200 posti auto a pagamento, dove vuole, a propria volontà e discrezione, con gli orari di tariffazione che più gli aggradano, senza pagare nemmeno un euro in più di canone (già esiguo in partenza).

Altrettanto assurda la clausola che segue: “Oltre tale soglia il canone potrà essere rimodulato previo accordo tra le parti”.

Ciò significa che anche se il Concessionario decidesse di raddoppiare i posti auto a pagamento che lui gestisce e sfrutta (ad es. da 2000 a 4000), non vi sarà alcun aumento automatico del canone: vi è la sola “possibilità” che il canone aumenti, e solo qualora le parti raggiungano un accordo in tal senso.

Insomma: il Concessionario diviene padrone assoluto della Città: stabilirà quali e quanti posti auto gestire, con grande guadagno, e pagando un canone veramente “stracciato”.

Ancora, l'**art. 8 comma 3** stabilisce che il Concessionario non si limita a percepire il *ticket* della sosta, ma svolge anche il controllo del divieto di sosta, e potrà rimuovere le automobili.

Ebbene, sembra assurdo ma **anche gli importi delle ammende e sanzioni per violazione del CdS vengono incamerate dal Concessionario, che trattiene i 2/3 dell'incasso** e dà al Comune solo 1/3 di tale ricavato.

Si ravvisa un gravissimo danno economico per l'Ente Pubblico, per i cittadini, per la collettività.

Anche l'**art. 14 “Ritrovamenti archeologici”** è norma illegittima e illogica.

Infatti tale norma stabilisce che “Qualora a seguito dell'individuazione o ritrovamento di reperti archeologici, il completamento dell'opera dovesse comportare oneri imprevisti, il Concessionario avrà diritto ad una proroga dei termini di ultimazione dei lavori ed a una consequenziale proroga della durata della Concessione, nonché ad un ristoro, con le modalità dell'art. 143, comma 8 del D.lgs. 163/2006, degli eventuali maggiori oneri di progettazione e/o di realizzazione da sostenere

5/12/20

per effetto dell'individuazione e/o del ritrovamento dei predetti reperti, in quanto cause di disequilibrio economico-finanziario degli investimenti e della connessa gestione del Concessionario".

Ora, l'Amministrazione sa benissimo che Piazza Martiri di Capistrello è zona, dove i ritrovamenti archeologici sono altamente probabili.

Si tratta infatti dell'area dove sorgeva il Centro cittadino prima del terremoto del 1915.

E infatti solo pochi anni fa una campagna di scavi condotta dall'Università dell'Aquila nella piazza adiacente, dove sorgeva il Duomo di San Bartolomeo (la chiesa principale dell'Avezzano pre-terremoto) ha fatto emergere molti reperti importanti.

E' altamente probabile, per non dire certo, che scavando in Piazza Martiri di Capistrello emergano nuovi e importanti reperti archeologici, data la vicinanza dell'ex Piazza San Bartolomeo.

Sarebbe quindi logico accantonare in radice l'assurdo progetto di realizzare parcheggi interrati in tale area, e decidere di crearvi, invece, un parco archeologico.

In subordine, sarebbe comunque necessario che il Comune effettui *prima* dei sondaggi e delle esplorazioni e solo *dopo* decida eventualmente cosa farvi (e cioè se cederla a un privato per farvi costruire un edificio polifunzionale, o se mantenerla libera e valorizzarla).

E invece no: accettando la proposta dell'AJ Mobilità S.r.l., contro ogni logica, il Comune accetterebbe di cedere subito l'area, e – *dulcis in fundo* – riconosce di dover pagare indennizzi, risarcimenti e ristori qualora durante gli scavi emergessero reperti archeologici (cosa praticamente sicura)!

Questa è una decisione assolutamente imprudente, folle, insensata e fonte di danno erariale.

Inoltre tale decisione di "cedere" a un privato l'area già classificata come archeologica è sicuramente illegittima, oltre che fonte di danno erariale, danno alla collettività, al patrimonio storico e artistico della città.

La domanda che poniamo ai Consiglieri è la seguente: Vi sembra logico accettare questa convenzione senza che gli Uffici abbiano effettuato o fatto effettuare scavi archeologici nell'Area?

L'art. 23 prevede che la **tariffa dei parcheggi** che dovrà essere pagata dai cittadini al Concessionario non riguarda solamente i parcheggi nelle strutture che il Concessionario realizza, ma anche quelli "a raso" (già esistenti!).

Ebbene, in base a tale norma il ticket subirà **aumenti costanti, annuali indefiniti, per lucro esclusivo del Concessionario.**

Infatti è stabilito che ogni anno la tariffa viene rivalutata "*con un adeguamento ai costi di Costruzione ISTAT*".

L'indice dei costi di costruzione, come è noto, subisce periodicamente aumenti notevoli e costanti.

Per converso il Canone pagato dal Concessionario al Comune-Concedente è già basso (solo 200.000,00 € annui) e subirà solo il ridicolo e insignificante aumento in base al tasso ISTAT dell'inflazione.

La cosa più assurda è che tali aumenti non riguardano solo i parcheggi interrati costruiti dal Concessionario, ma anche i c.d. parcheggi a raso nel Centro cittadino, che in realtà sono solo porzioni di carreggiata delimitati da un tratto di vernice.

Perché il *ticket* di questi parcheggi a raso deve aumentare annualmente in proporzione all'aumento dell'indice ISTAT dei costi di costruzione? Quale attività costruttiva viene realizzata dal privato? Perché esporre i cittadini a questo salasso? *Cui prodest?*

Anche altre clausole inaccettabili e gravemente lesive dell'interesse pubblico si trovano inserite nella bozza di convenzione.

6
1/10/14

Ad esempio **l'art. 25 comma 2** stabilisce che *"il Concedente è obbligato.... Non adottare e/o permettere che vengano adottate politiche di concorrenza al Parcheggio nel raggio di 1,5 Km"*.

Questo "obbligo" lede le prerogative pubbliche.

In primo luogo la P.A. ben potrebbe decidere di creare, ad esempio, altre strisce a pagamento, anche per regolamentare il traffico e la sosta, in zone che non sono gestite dal Concessionario: e invece **NO!** Non lo potrà fare perché il Concessionario diventa arbitro e padrone esclusivo e assoluto della viabilità della città, e non vuole "politiche di concorrenza"!

Addirittura il Comune si obbliga a impedire a terzi che – per ipotesi – volessero realizzare un parcheggio multipiano privato, di costruirlo. E ne risponderebbe se non riuscisse a impedirlo.

Si tratta di una clausola assurda e illegittima. Infatti il Comune **NON** può impedire a privati di realizzare un parcheggio privato, data la libertà di iniziativa economica, di stabilimento, etc.

E quindi nel caso in cui un parcheggio concorrente venisse aperto, dovrebbe pagare i danni al Concessionario AJ Mobilità!

E' come se nella Città di Roma l'Amministrazione Comunale si obbligasse verso la Società che gestisce i parcheggi a far chiudere i tanti *garages* sparsi nella città!

Si tratta di una clausola assurda e *contra legem*, che potrebbe ingenerare obblighi risarcitori in capo al Comune e quindi in capo ai cittadini.

Altro punto oscuro è **l'art. 27 ultimo periodo**: il Concessionario si obbliga a assumere alle proprie dipendenze sette addetti alla sosta comunali.

E se questi volessero restare dipendenti comunali?

Sono stati sentiti prima di questa grave decisione?

Qual è l'istituto che consentirebbe tale trasferimento?

L'art. 29 riguardante gli **inadempimenti** contiene altre norme estremamente svantaggiose per il Comune.

In primo luogo vi è una clausola draconiana la quale stabilisce che qualsiasi inadempimento del Comune Concedente, anche lieve, conferisce al Concessionario il potere di risolvere unilateralmente ed automaticamente la Convenzione (art. 29 comma 1: *"E' facoltà del Concessionario, in considerazione dell'impegno finanziario assunto e della necessità di mantenere fermo l'equilibrio economico finanziario della Concessione, risolvere la Convenzione nel caso di inadempimento da parte del Concedente rispetto agli obblighi ed oneri assunti con la sottoscrizione del presente atto"*).

Non viene invece prevista eguale sanzione per l'inadempimento del Concessionario!

Anche l'art. 29 comma 2 prevede che in caso di revoca della Concessione per motivi di pubblico interesse dovranno essere pagate somme ingenti in favore del Concessionario.

Insomma: queste sono vere e proprie clausole-capestro, assolutamente inaccettabili.

Anche l'art. 30 sulle **penali** è disposizione veramente assurda, ed è capace di causare danni economici gravi (dei quali risponderebbero in proprio anche i consiglieri che – per ipotesi – decidessero di votare la proposta). Si prevede infatti un meccanismo di penali nei confronti del Concessionario estremamente favorevole per quest'ultimo.

In primo luogo, in caso di ritardi del Concessionario si prevede che il Comune *"potrà applicare una penale giornaliera pari all'uno per mille dei lavori per i quali sia stato riscontrato il ritardo"*.

Rileviamo che questa penale è veramente irrisoria, e inoltre il verbo *"potrà"* è sintomatico della situazione di soggezione in cui viene a trovarsi il Comune-Concedente.

Si stabilisce inoltre che "In ogni caso la penale non potrà mai superare il 10% dell'importo complessivo dei lavori".

L'art. 30 comma 2 prevede genericamente una penale per l'ipotesi di altri inadempimenti del Concessionario, ma senza quantificarla, e dicendo solo: "il Concessionario sarà tenuto a corrispondere al Comune...a titolo di penale, una somma rapportata alla gravità dell'inadempimento".

Una penale non previamente quantificata è una contraddizione in termini!

Anche l'art. 30 comma 3 è una norma assurda: stabilisce infatti che "In caso di risoluzione della presente convenzione per causa imputabile al Concessionario è stabilita una penale pari al 10% dell'importo complessivo dell'investimento sostenuto sino al momento in cui interviene la risoluzione".

Insomma, al Concessionario conviene sostenere pochi investimenti, così che si abbasserà da solo la penale. Egli ha facoltà di decidere lui stesso l'entità della penale!

Inoltre è grave che non venga previsto il risarcimento del maggior danno rispetto all'entità della penale.

La Convenzione è illegittima non solo per quello che stabilisce, ma anche per quello che non dice.

Una grave lacuna è quella che riguarda i giorni e gli orari delle strisce a pagamento.

Oggi ad Avezzano il ticket per le strisce blu a pagamento opera solamente nei giorni feriali e solo in certi orari (dalle 8.00 alle 13,00 e dalle 16,00 alle 20,00).

Quando la gestione passerà al Concessionario, questo deciderà quali orari stabilire, e quali giorni saranno a pagamento.

Presumibilmente, dato che il Concessionario privato ha lo scopo di massimizzare il guadagno il ticket verrà pagato 7 giorni su 7 e 24 ore su 24.

E comunque tale decisione rimane a discrezione del Concessionario: con la bozza di Convenzione in questione il Comune rinuncia infatti a qualsiasi facoltà di controllo e di gestione, e lascia al Concessionario il potere di decidere lui stesso, a suo arbitrio totale.

Un effetto perverso della Concessione è il fatto che non sarà più possibile organizzare manifestazioni sportive, ludiche, mostre artistiche con la chiusura delle strade centrali o periferiche al traffico.

Ad esempio, domenica scorsa 25 settembre 2011 è stata disposta la chiusura delle strade centrali su istanza delle Associazioni di categoria che hanno organizzato la manifestazione "Arte di Via".

Altro esempio: nello scorso maggio si è svolta la Giornata Nazionale della Bicicletta: sono state chiuse per l'intera domenica quasi tutte le strade del quadrilatero, con grande successo di pubblico e partecipazione.

In estate è stata istituita un'isola pedonale serale giornaliera.

Ebbene, se dovesse essere approvato il famigerato rapporto convenzionale-concessorio con la AJ Mobilità (o con altra ditta prescelta al termine della gara), tutto ciò non sarà possibile.

Il Comune non potrà più disporre la chiusura al traffico delle strade cittadine, perché è il Concessionario che decide se e quando chiudere. Non solo: quand'anche il Comune dovesse conservare la potestà di disporre la chiusura delle strade, dovrebbe pagare al Concessionario l'indennizzo per il mancato guadagno!

Non è prevista nella Concessione alcuna clausola di salvaguardia.

Inoltre appare in contrasto con il PRG e con il PGTU affidare al Concessionario la gestione dei parcheggi in strade dove è obbligatorio realizzare la pedonalizzazione, in base alle NTA.

8
mm

Ancora in contrasto evidente con il PRG è la norma che prevede genericamente *“l’impegno del Concedente ad adottare e efficacemente attuare un piano del traffico orientato al maggior utilizzo possibile dei Parcheggi nonché all’espansione di zone pedonalizzate e a traffico limitato nel centro storico”*.

Notiamo due cose:

- tutte le dichiarazioni relative al fatto che tale progetto prevederebbe “Corso della Libertà” senza automobili sono fuorvianti. Il progetto non prevede nulla sul punto.
- risulta assurdo e illogico che il Piano traffico debba avere come scopo quello di attirare traffico in Piazza Matteotti, per far usare al massimo quel parcheggio.

Ciò appare in contrasto con la normativa che vuole l’allontanamento dal centro dei parcheggi e del traffico veicolare che questi attirano. Invece il Comune decide di costruire parcheggi al centro della città!

Infine il *project financing* proposto dalla AJ Mobilità è inaccettabile perché prevede la costruzione di due strutture di parcheggi interrati, **senza che sia stata preliminarmente adottato lo strumento di pianificazione necessario per legge**

Una scelta del genere è completamente illegittima e in contrasto con la normativa settoriale.

Infatti l’art. 36 del Nuovo Codice della Strada prevede ogni Comune è obbligato ad adottare un Piano urbano del Traffico; tale Piano, in base all’art. 36 comma 5, deve essere *“aggiornato ogni due anni”* (e il Comune di Avezzano è certamente inadempiente già rispetto a questa prescrizione generale).

L’art. 36 del Codice della Strada stabilisce inoltre che *“La redazione dei piani di traffico deve essere predisposta nel rispetto delle direttive emanate dal Ministro dei lavori pubblici...”*.

Orbene, il Ministero dei LL.PP. ha predisposto nel 1995 le direttive per la redazione, adozione, ed attuazione dei piani urbani del traffico, che articolano la progettazione del P.U.T. su tre livelli:

- un livello generale, costituito dal piano generale del traffico urbano (PGTU);
- un livello particolareggiato, costituito dai piani particolareggiati del traffico urbano (PPTU), intesi quali progetti di massima per l’attuazione del PGTU, relativi ad ambiti territoriali più ristretti;
- un livello esecutivo, costituito dai piani esecutivi del traffico urbano (PETU), intesi quali progetti esecutivi dei Piani particolareggiati del traffico urbano.

Solo dopo lo sviluppo di questi piani, è possibile redigere i piani di settore, tra i quali vi è il **Programma Urbano dei Parcheggi (P.U.P.)**, istituito dalla legge 122 del 24 marzo 1989.

Tale legge, al comma 1 dell’art. 3, afferma che i Comuni sulla base di una preventiva valutazione del fabbisogno e tenendo conto del piano urbano del traffico sono tenuti alla realizzazione del programma urbano dei parcheggi. Tale programma deve tra l’altro indicare *“le localizzazioni ed i dimensionamenti, le priorità di intervento ed i tempi di attuazione, privilegiando le realizzazioni volte a favorire il decongestionamento dei centri urbani mediante la creazione di parcheggi finalizzati all’interscambio con sistemi di trasporto collettivo e dotati anche di aree attrezzate per veicoli a due ruote, nonché le disposizioni necessarie per la regolamentazione della circolazione e dello stazionamento dei veicoli nelle aree urbane”*.

Il Comune di Avezzano non può pensare di fare a meno di questo Piano, e non può accogliere in nessuno modo un **progetto di parcheggi interrati** proposto da una sconosciuta Società, **avulso da qualsiasi pianificazione del sistema di traffico/mobilità/parcheggi**.

3
/

AJ Mobilità, in sostanza, propone al Comune di Avezzano di fare in questo modo: prima si costruiscono i parcheggi dove propone la ditta, senza un minimo di pianificazione; e solo dopo il Comune va a redigere un piano traffico "a misura" di questi parcheggi gestiti privatamente. Tale piano, a sua volta, non perseguirà lo scopo stabilito dalla legge di decongestionare il centro urbano, ma sarà diretto ad attirare il traffico verso i parcheggi (cfr. ancora le assurde ed eloquenti premesse dello Schema di Convenzione che parla di "impegno del Concedente ad adottare ed efficacemente attuare un piano del traffico orientato al maggior utilizzo possibile dei parcheggi").

Insomma, la proposta della Società AJ Mobilità è – allo stato – inaccettabile in ogni sua parte. Il Comune di Avezzano deve prima predisporre gli strumenti di pianificazione del traffico e dei parcheggi e solo dopo potrà decidere di imbarcarsi in costose operazioni per costruire i parcheggi stessi, .

Nella situazione odierna la proposta di *project financing* di AJ Mobilità S.r.l. va respinta integralmente, senza indugi.

Infine dalla visura della C.C.I.A.A. risulta che l'AJ Mobilità S.r.l. abbia come unica attività la "gestione dei parcheggi": come si può pensare di affidarle complesse attività costruttive? Quali sarebbero le garanzie per l'Ente Locale?

Stante quanto sopra, si chiede formalmente a tutti di consiglieri:

- di respingere la proposta di *project financing* in quanto illegittima, e comunque gravemente lesiva degli interessi pubblici, dato che comporta la privatizzazione di spazi pubblici per lucro esclusivo del privato, un grave danno per le casse comunali, e condurrebbe alla stipula di un rapporto concessorio-convenzionale svantaggioso e illegittimo;

- che non si proceda a un voto frettoloso, ma che ogni Consigliere abbia la possibilità di esaminare tutti i documenti che fanno parte della proposta della AJ Mobilità, di informarsi sulla normativa settoriale, e di verificare tutti gli aspetti di criticità evidenziati;

- di adottare ogni atto utile affinché Piazza Martiri di Capistrello venga valorizzata come area archeologica.

Si fa presente che il voto del singolo consigliere implica responsabilità personale, e che in presenza di una formale e analitica diffida nessuno potrà dire che non era informato di quanto sopra.

Si chiede l'acquisizione della presente nota al protocollo dell'Ente nonché la diffusione della stessa ai consiglieri comunali, nelle modalità di rito, in tempo utile per la seduta del consiglio comunale.

Distinti saluti.

il proprietario

(Franco Massimo Botticchio)

