

Multipiano di Viale Mazzini *ma stiamo dando i numeri?*



La storia

del parcheggio multipiano di viale Mazzini comincia da lontano, molto lontano, quasi 26 anni fa. E' il 18 aprile del 1979 quando l'architetto Giancarlo M. De Sanctis, presenta il progetto originario che verrà approvato dal Consiglio Comunale di Frosinone il 25 giugno dello stesso anno. Comincia da lontano, ma per molto tempo nulla accade ed il progetto resta a "stagionare" negli uffici tecnici del Comune, finché, più di otto anni dopo, il 5 luglio del 1987, lo stesso progettista, presenta l'aggiornamento del progetto che verrà approvato dal Consiglio Comunale di Frosinone l'anno dopo, il 9 maggio 1988.

E' da questo momento che il multipiano inizia a scendere dall'empireo delle "idee" interagendo con la realtà concreta.

Il quadro economico del progetto approvato nel 1988 prevedeva un costo complessivo dell'opera di quasi sei miliardi e seicentoquarantasei milioni di vecchie lire e il Comune otteneva l'anno dopo il finanziamento dell'intera opera (prima con la Cassa per il Mezzogiorno e poi con la Cassa Depositi e Prestiti), stipulando un'apposita convenzione che fissava un quadro economico per un totale di, appunto, quella cifra (in euro sarebbero oggi 3.460.618,50).

A questo punto passano ancora degli anni, più di quattro, finché il 25 settembre del 1993 l'Impresa Di Stasio Costruzioni Generali di Napoli viene dichiarata vincitrice della gara con un ribasso del 35,29% sull'importo a base d'asta che, come prevedeva il quadro economico del progetto approvato nel 1988, era di lire 3.870.635.500 – ovvero l'impresa otteneva l'appalto offrendo di realizzare l'intera opera per L. 2.504.688.232 (Euro 1.292.902,47).

Solo due giorni dopo, il 27 settembre del 1993, avveniva la consegna dei lavori all'impresa, ma passava ancora quasi un anno; era il 18 luglio del 1994, per la sottoscrizione del Contratto. Il contratto prevedeva che l'impresa avrebbe dovuto consegnare l'opera finita il 19 maggio del 1995, ma tutti abbiamo sotto gli occhi come sono realmente andate le cose e, tra sospensioni e riprese, arriviamo sino al 28 febbraio del 1997 quando la Giunta Comunale approvava una perizia di Variante suppletiva e di assestamento che produceva, il 23 giugno di quello stesso 1997, un atto suppletivo di L. 1.251.888.959 (Euro 646.216,28) fissando un nuovo termine dei lavori per il 30 aprile del 1999 (*da cui il quadro economico definitivo riportato nella Tab. A a pagina 2*).

In realtà l'impresa Di Stasio continuava a "mozzichi e bocconi" i lavori sino al 19 giugno 2000 senza completare l'opera che, da quella data, non ha più subito interventi di sorta.

MA IN QUESTI 21 ANNI COS'E' STATO FATTO?

E' Lo stesso progettista e Direttore dei lavori, l'architetto Di Sanctis, che descrive, il 26 maggio 2001, quanto è stato realizzato:

Opere da progetto:

- opere di sbancamento, sistemazione e contenimento dei terreni sul perimetro dell'area;
- spostamento tronco fognario rinvenuto all'interno;
- fondazioni del Viadotto di via Ciamarra – via De Gasperi e fondazioni dell'edificio;
- opere in elevazione del Viadotto e, in parte, dell'edificio parcheggio.

Lavori urgenti ed indifferibili non compresi nel progetto:

- intervento su frana verificatasi in via Ciamarra;
- costruzione di una scala esterna imposta dai VV.FF. per rilascio del N.O. di agibilità e collaudo;
- maggiori costi scaturiti per gli scavi in relazione alla natura del terreno.

E COSA MANCA?

è sempre l'architetto De Sanctis, che ce lo dice, il 26 maggio 2001, nella cronistoria dell'opera:

- pavimentazioni e impermeabilizzazioni;
- intonaci e tinteggiature;
- fornitura e posa in opera dei parapetti del viadotto, dei piani del parcheggio e delle sue rampe;
- opere di raccolta e allacciamenti per lo smaltimento delle acque pluviali e dei servizi interni al parcheggio;
- sistemazione del raccordo tra le rampe di accesso all'edificio e la viabilità a valle con viale Mazzini e a monte con via Ciamarra e raccordo del Viadotto.

E' ancora l'architetto De Sanctis, sempre nel 2001, che ci informa come egli stesso abbia sottoscritto 23 stati di avanzamento – emessi come acconti successivi, anche a verifica delle opere effettivamente eseguite (cioè dopo aver verificato che la ditta avesse realizzato la parte di lavoro corrispondente alle somme che si andavano erogando) per un totale netto di L. 3.725.947.848 così suddiviso:

tu arriviamo

al project financing...

Come detto il Settore Lavori Pubblici del Comune di Frosinone, in data 7 luglio 2003 produceva l'avviso di preinformazione per la ricerca di promotori al project financing (quello del milione di Euro) fissando il termine del 5 settembre del 2003 per la presentazione dei progetti.

giorno prima della scadenza, ovvero il 4 settembre, l'Associazione Temporanea d'Impresa composta dal Gruppo Zeppiere Costruzioni s.r.l., capogruppo, Impresa Benito Stirpe Costruzioni Generali S.p.A., Domenico Paglia Costruzioni s.a.s., Iafrate Geom. Rocco s.a.s. immobiliare Cosac s.r.l., Patrizi Cesare Franco e Sigest s.r.l., presentava l'unica proposta pervenuta.

giorno 11/9/2003, ovvero 6 giorni dopo la scadenza del termine per la presentazione delle proposte (!) il Consiglio Comunale, approvava nel programma triennale delle opere pubbliche che la **ristrutturazione del parcheggio di viale Mazzini** avvenisse attraverso ricorso al capitale privato per 1 milione di Euro. La proposta dell'ATI, modificata, su richiesta degli uffici tecnici del Comune, negoziati – ma non nel piano economico-finanziario, veniva assunta dalla Giunta Comunale il 31 dicembre 2003 a base per il Bandi Gara a Licitazione Privata allegato alla stessa delibera. Ovviamente la licitazione privata andava in porto, l'A.T.I. aggiudicataria dà vita ad un'apposita società di progetto denominata **FROSINONE MOBILITÀ E SERVIZI s.r.l.** e la Giunta Comunale, il 28 giugno 2004 approvava il progetto definitivo che contiene il quadro economico di cui alla "Tab. C" della pagina precedente.

Chiariamo, il progetto prevede anche lavori sui parcheggi a raso, che sono quantificati in soli Euro 187.500,00 più IVA. Ora, "fatto" valva l'autonomia di valutazione e la facoltà del promotore di proporre soluzioni integrative e/o modificate del progetto originario" – così come dichiarato dall'ingegner Fracassa nell'avviso informativo del 7 luglio 2003 - **una lievitazione del 456% sulla stima, fatta dallo stesso tecnico, del fabbisogno per il completamento dell'opera, non appare comunque congrua.**

Non appare assolutamente compatibile con il completamento di un'opera che, per il progettista e direttore dei lavori era, nel 2001, realizzata quasi al 90%, e che per intero costava Euro 3.460.618,50, ovvero appena il 75,89% di quanto dovrebbe costare, oggi, il solo completamento di quel 10% mancante!

Oddio, realizzare rifiniture in oro zecchino potrebbe comunque essere una soluzione lasciata all'estro dell'investitore privato (peraltro se fosse vero che se ne accollasse lui per intero i costi!). Ma nessuno può, con un minimo di credibilità, confondere una simile ipotesi con la necessità di vedere completata una delle più classiche – sarebbe più opportuno dire stantie – incompiute della città.

Dunque, dal puro e semplice esame del quadro economico assunto, dobbiamo escludere che questo project financing riguardi il completamento del parcheggio multipiano di viale Mazzini (la sistemazione dei parcheggi a raso è praticamente irrilevante).

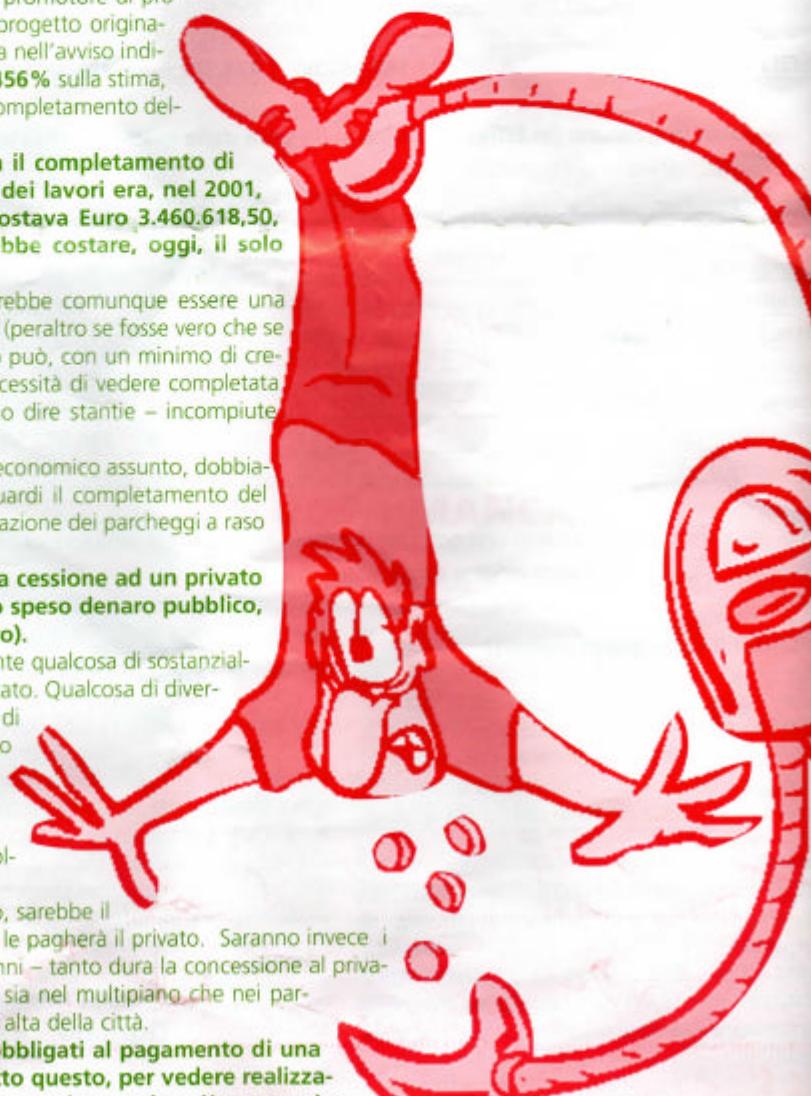
Questo project financing riguarda, invece, la cessione ad un privato di un'opera incompleta, per la quale è stato speso denaro pubblico, molto denaro (ipotizziamo 2.577.000,00 Euro).

Una cessione operata per realizzare evidentemente qualcosa di sostanzialmente diverso da quello originariamente progettato. Qualcosa di diverso e molto costoso che, però, offrirà ai cittadini di Frosinone né più e ne meno quanto avrebbero avuto con il puro e semplice completamento dell'opera così come era stata progettata, e cioè un parcheggio multipiano.

Sembra che in tutto questo ci sia una vena di follia neanche molto sottile, ma c'è di più.

Ma le rifiniture in oro zecchino (o quant'altro, sarebbe il caso di analizzarlo con estrema attenzione) non le pagherà il privato. Saranno invece i cittadini di Frosinone ad accollarsene per trent'anni – tanto dura la concessione al privato - con il pagamento dei pedaggi per la sosta sia nel multipiano che nei parcheggi a raso di tutte le vie limitrofe della parte alta della città.

Saranno i cittadini di Frosinone ad essere obbligati al pagamento di una ulteriore tassa ad una società privata e, tutto questo, per vedere realizzata un'opera che potrebbe essere completata in maniera molto più economica



Parcheggi	149850	21/5/04	Comune di Frosinone	ai sensi dell'art. 37 quater della L 109/94	3.987.500	Importo complessivo dell'investimento	Frosinone	Frosinone	Lazio
				per progettazione definitiva, esecutiva, esecuzione e manutenzione del parcheggio di viale Mazzini in Frosinone, sosta a raso delle vie e piazze adiacenti, servizio di rimozione, nonché gestione degli stessi, con il sistema del project-financing.					

Ma prima di arrivare al Project Financing resta ancora da chiarire un aspetto non proprio secondario

L'opera è stata totalmente finanziata dalla Cassa Depositi e Prestiti per un importo complessivo di L. 6.646.000.000. Prendendo per buona la stima dei costi residui appena illustrata, possiamo ipotizzare che, di quel finanziamento, dovrebbero essere ancora nelle disponibilità dell'amministrazione le somme relative ai costi non sostenuti (e cioè L. 1.653.585.138), riducendo le risorse da dover reperire a quelle relative al solo "fattore di salvaguardia" e cioè L. 330.717.027. Ma a questo proposito c'è un altro elemento da considerare. Alla ditta Di Stasio è stata contestata una penale di L. 415.000.000 per violazione del contratto (415 giorni di ritardo nella consegna dell'opera). L'intero fabbisogno per finire l'opera sarebbe disponibile nelle casse del Comune.

Se così non fosse resterebbe da chiarire quale fine abbiano fatto le residue risorse del finanziamento pubblico.

Facciamo un'ipotesi

Supponiamo di completare il multipiano sulla base del progetto originario e che il costo sia quello ipotizzato di un milione di euro. Supponiamo, ancora, che i soldi del finanziamento siano totalmente svaniti e che il Comune si debba comunque indebitare ulteriormente per reperire questo milione di Euro.

Assumiamo, tariffe, costi e organizzazione prospettati dal privato nel piano economico finanziario presentato il 4 settembre del 2003. Questo piano prevede la realizzazione di 54 box auto da vendere a 15.000 Euro l'uno nell'arco di 4 anni (il 40% il primo anno, il 30% il secondo, il 20% il terzo e il 10% il quarto), la gestione di 149 posti auto nel parcheggio multipiano e la gestione di 415 parcheggi a raso nella parte alta della città. Semplifichiamo, per chiarezza, le tariffe applicate fissandole, in misura media, per la sosta nel multipiano a 0,75 Euro l'ora e per quella nei parcheggi a raso a 0,65 Euro l'ora. Fissiamo inoltre, sempre per semplificare, un indice di saturazione dei parcheggi del 50% per le 12 ore tra le 8.00 e le 20.00 (questo significa che in media ipotizziamo che un posto su due rimanga libero nonostante i parcheggi a raso della parte alta di Frosinone diano ben altra indicazione). Assumiamo, ancora, per il servizio di rimozione, anche questo affidato al privato, le previsioni dello stesso privato (60 Euro per 1.200 rimozioni annue e una tariffa per custodia delle auto rimosse di 5,17 Euro al giorno). Per quanto attiene ai costi di gestione, prendiamo per buoni, anche in questo caso, quelli ipotizzati dal privato. Ma, dato che ai costi di gestione dovrebbero aggiungersi il ripianamento dei debiti ed i relativi interessi, incrementiamo di un 50% i costi di gestione che abbiamo ottenuto a scanso di ogni dimenticanza od errore. Sempre per semplificare ipotizziamo che negli anni non intervengano variazioni ed il risultato che otteniamo è riportato in questa tabella:

IPOTESI SEMPLIFICATA DI GESTIONE DEL SERVIZIO

	I anno	II anno	III anno	IV anno	dal V anno
Ricavi (in Euro): (sulla base delle ipotesi avanzate dal promotore il P.F. e di medie semplificate)					
Vendita box	324.000,00	243.000,00	162.000,00	81.000,00	-
pedaggi multipiano	244.732,00	244.732,00	244.732,00	244.732,00	244.732,00
pedaggi a raso (strisce blu esterne)	908.850,00	908.850,00	908.850,00	908.850,00	908.850,00
rimozione auto	78.000,00	78.000,00	78.000,00	78.000,00	78.000,00
Totale Ricavi	1.555.582,00	1.474.582,00	1.393.582,00	1.312.582,00	1.219.582,00

Costi di gestione (in Euro): (calcolati sulla base delle ipotesi avanzate dal promotore del project financing):

personale	175.260,00	175.260,00	175.260,00	175.260,00	175.260,00
multipiano	3.793,35	3.793,35	3.793,35	3.793,35	3.793,35
rimozione e sosta a raso*	20.540,01	20.540,01	20.540,01	20.540,01	20.540,01
manutenzioni edili	1.875,00	1.875,00	1.875,00	1.875,00	1.875,00
Manutenz tecnologiche	32.500,00	32.500,00	32.500,00	32.500,00	32.500,00
Totale costi di gestione	233.968,36	233.968,36	233.968,36	233.968,36	233.968,36
incremento costi del 50%	116.984,18	116.984,18	116.984,18	116.984,18	116.984,18
Stima totale costi	350.952,54	350.952,54	350.952,54	350.952,54	350.952,54
Differenze a credito	1.204.629,46	1.123.629,46	1.042.629,46	961.629,46	868.629,46

* nel caso in specie ipotizziamo una gestione diretta (o in house) del servizio e quindi non sussiste il pagamento delle royalty che il promotore il project financing assume come ipotesi di costo

Cosa significano questi numeri?

Che se, ad esempio, il parcheggio multipiano fosse inaugurato il 1 gennaio 2007, già nel mese di ottobre di quello stesso anno il Comune avrebbe recuperato il milione di Euro investito per il completamento dell'opera, ed inizierebbe a guadagnare dalla gestione diretta del servizio.

Quanto?

Nell'ipotesi semplificata che abbiamo fatto, nei 30 anni previsti dal project financing, il Comune potrebbe incamerare qualcosa come 25.945.372,00 Euro (e questo sempre ipotizzando che un parcheggio su due resti costantemente libero nella parte alta della città!).

Di fronte a questi dati sinceramente clamorosi, ci verrebbe da pensare di aver fatto qualche errore... ma, comunque, alcune domande ci sorgono spontanee:

1. Quale sarebbe l'utilità pubblica di questo project financing?
2. Perché si è accettato un progetto che appare una pura follia a tutto vantaggio del privato (il rischio d'impresa è praticamente inesistente) e a scapito dei cittadini che saranno chiamati a pagare costi e interessi per 30 anni?
3. Quali sarebbero i benefici per la collettività legati a costi che rappresentano un aumento del 456% di quanto sarebbe necessario per completare l'opera così come era stata progettata?
4. Che fine ha fatto la parte restante del finanziamento pubblico non utilizzata del progetto originario?

Ci sarebbero altre domande, sinceramente più cattive, da avanzare...

**Ognuno, dovrebbe essere in grado
di trarne le ovvie conclusioni.**