

Lettera Aperta al Sindaco di Milano Letizia Moratti

in quattro puntate e un epilogo

Gentilissimo Sindaco,

ho deciso di scrivereLe questa lettera per raccontarLe una storia che spero considererà istruttiva: vi si parla di casa lesionate e di fondamenta danneggiate, del modo di operare degli uffici comunali, di come non abbiano funzionato né i controlli democratici né quelli tecnici, fino a procurare danni ingenti, prevedibili e previsti - e di come la Sua amministrazione ha ora deciso di premiare chi ha procurato il danno.

caro Concittadino che leggi questa lettera,

è una storia incredibile, che non avremmo mai creduto potesse accadere nella nostra città - ed è purtroppo solo il primo di una lunga, prevedibile serie di disastri; i danni, naturalmente, finirà per pagarli il Comune.

Finché non saranno rimosse le cause, esperienze come questa sono destinate a ripetersi con sempre maggiore frequenza: alcuni di noi subiranno danni alle case, gli altri contribuiranno con le loro tasse a rimborsarli; altri ancora, nel frattempo, si saranno arricchiti.

1 - Le Mani sulla Città

Nel cuore della notte si sentì un colpo secco, o forse erano solo i calcinacci che cadevano sul letto, sul tavolo, nella camera dei bambini, mentre nelle pareti e sul soffitto e nel pavimento si aprivano crepe profonde, che lasciavano entrare la luce della strada, le voci allarmate dei vicini. Avrebbe potuto essere un terremoto, come in Friuli, o lo sconvolgimento provocato da costruttori poco scrupolosi, come a Sarno o nella Napoli di Lauro - ma qui siamo a Milano, e questi terremoti artificiali non si verificano contro la legge, sono anzi certificati dal Comune, avvengono sotto il suo controllo e con il suo consenso.

Gli abitanti di via Ampère e via D'Ovidio scoprirono che si voleva costruire a ridosso delle loro case un garage sotterraneo trovando nella posta i **volantini delle imprese di costruzione [documento 1]** che vendevano i box. In un paese civile sarebbe stato il Comune a informarli per lettera, avrebbe chiesto pareri e osservazioni - ma qui siamo in Italia, e basta attenersi al criterio minimo di esporre la notizia "nell'albo comunale" come prescrive il codice. Se poi uno non se lo va a leggere, non è certo colpa del Comune, che con la legge è a posto.

Per dirla in burocratese: "*pur comprendendo il Vs legittimo disappunto per la mancata consultazione cittadina da parte del consiglio di Circoscrizione nel 1994, corre l'obbligo di precisare che l'inserimento di tale localizzazione nel nuovo aggiornamento del Programma Urbano Parcheggi ha rigorosamente seguito le procedure stabilite dalla normativa vigente*" (lettera del Direttore di Progetto Avanzini, 1999) **[documento 3]**.

L'area era stata identificata dai tecnici comunali come adatta a ospitare un parcheggio di tre piani sotterranei, per 120 box, nell'ambito del V piano Urbano Parcheggi; la gara per l'appalto fu bandita nel 1998; nessuno aveva però controllato cosa ci fosse nel sottosuolo, né come fossero le fondamenta delle case. Non è che il Comune non disponesse di informazioni sullo stato della falda e non avesse in archivio i progetti strutturali delle case; ma in definitiva tutte le analisi si svolsero tenendo presente solo due dati: una cartina della zona, sulla quale identificare un'area "adatta", e

una valutazione degli Uffici comunali del fabbisogno di posti macchina - o per meglio dire, la valutazione che per dei privati scavare un garage in quell'area comunale sarebbe stato conveniente. Le imprese interessate dovevano tutte fornire un progetto per i tre piani (o più) sotterranei, sapendo che avrebbero conquistato tanti più punti quanti più box avessero previsto di realizzare; uno dei requisiti chiedeva che almeno la metà dei posti auto fosse già prenotato: ecco perché i cittadini si ritrovarono nella posta quelle offerte di prenotazione.

Ma c'era anche **un volantino diverso dagli altri [documento 2]**: la Cooperativa Città Studi Nuova affermava di conoscere bene l'area proposta dal Comune, e di prevedere problemi di natura tecnica; proponeva perciò una localizzazione alternativa poco distante, sotto l'edificio che ospita gli spogliatoi della Piscina Romana: lo scavo sarebbe stato sempre di 3 piani, ma avrebbe permesso la realizzazione di 210 box - e a fine lavori gli spogliatoi sarebbero stati ricostruiti. Nonostante questa proposta fosse compatibile con gli estremi del bando, fu esclusa dalla gara.

Nel frattempo, messi sull'avviso, i cittadini si erano organizzati in Comitato; come prima cosa chiesero di visionare i progetti di massima elaborati dai tecnici comunali, ma questo fu sempre loro impedito con i metodi abituali della burocrazia (una volta mancava una autorizzazione, una volta bisognava aspettare un mese, una volta mancava il dirigente...).

Riuscirono comunque a raccogliere le informazioni necessarie a contestare tre elementi di rischio: la eccessiva profondità dello scavo, la falda idrica in continua risalita, già verso gli 11 metri, e l'estrema vicinanza dello scavo alle case, costruite negli anni '30 con le tecniche di quegli anni e fondamenta assai fragili, in mattoni.

Un dirigente comunale scrive nel '99, per rassicurare i cittadini: il parcheggio sarà di soli di tre piani, perciò lo scavo non toccherà la falda e non deve suscitare preoccupazione - ma la gara viene vinta dalla Cooperativa Eugenia Quinta a r.l., che prevede di scavare sei piani sotterranei; le viene assegnata la vittoria **nonostante il verbale della Commissione rilevi che tre punti qualificanti non sono stati rispettati [documento 4]**.

E non si tratta di punti da poco: manca l'approvazione del progetto, manca la dimostrazione che almeno il 50% dei posti sono prenotati, non è individuata una impresa di costruzioni adeguata... Solo nel 2002 infatti il Sindaco Albertini, avvalendosi dei suoi poteri straordinari che scavalcano leggi e regolamenti, riuscirà a sbloccare la gara **[documento 4]**.

Ora, signor Sindaco, quei tre piani in più li possiamo vedere (come ha fatto la Commissione che assegnava gli appalti) come un titolo preferenziale, un vantaggio per i cittadini, oppure invece come una modifica che vanifica tutte le argomentazioni a favore del progetto incentrate sulla non pericolosità di uno scavo di soli tre piani - in altre parole, Signor Sindaco, o i suoi uffici non si parlano, oppure negli uffici comunali un unico criterio, quello del vantaggio economico, fa premio su tutto, anche sulla sicurezza dei cittadini.

Infatti, una volta approvato il nuovo il progetto, le **lettere del Direttore del settore Strade e Parcheggi, ingegner Stefani** (un nome che incontreremo spesso in questa cronaca) ribaltano tutti gli argomenti precedenti, e con essi ogni residua credibilità dell'amministrazione comunale: "il bando pubblicato nel 1998 ipotizzava ... un parcheggio interrato di *almeno 3 piani* per circa 135 posti auto ... La Cooperativa Eugenia V Srl, individuata quale migliore offerente, aveva proposto un parcheggio di 5 piani per 269 posti auto" **[documento 6]**; e ancora, a chi si preoccupa per la stabilità degli edifici "si puntualizza che la Convenzione che dovrà essere stipulata tra il Comune di Milano e la Cooperativa Eugenia ... prevederà clausole idonee a garantire, sia con indagini e rilievi ... preliminari, sia con apposite polizze assicurative, le necessarie condizioni di sicurezza per gli edifici circostanti" **[documento 5]**.

Indagini e rilievi non si accordano sulla reale profondità della falda, generando un balletto di cifre che la innalza e la abbassa a seconda della convenienza, fino al duro impatto con la realtà, che costringerà a modificare precipitosamente il progetto, dopo aver danneggiate le case circostanti; l'assicurazione, *congrua* secondo i dirigenti del Comune, risulterà essere di soli 500.000 Euro - a fronte di un danno stimato che già ora supera i dieci milioni...

I cittadini, avendo sollevato dubbi e osservazioni sulla profondità dello scavo e della falda, si sarebbero aspettati una serie di controlli rigorosi; purtroppo, per il Comune di Milano (in disaccordo con Consiglio di Stato e l'Authority sui Lavori Pubblici) gli scavi dei parcheggi sono opere private, e quindi sottratte alla legge Merloni, che impone regole molto severe sulla progettazione, lo studio del terreno, la sicurezza - ma questo aumenterebbe i costi; addirittura, afferma l'Ingegnere Stefani "per quanto riguarda il progetto esecutivo, si fa presente che per queste opere i progetti esecutivi vengono sviluppati contestualmente all'avanzamento lavori, non trattandosi di opere pubbliche, per le quali è obbligatoria, per legge, l'approvazione degli esecutivi prima dell'avvio dei lavori" **[documento 6]**.

Però, curiosamente, quando si tratta di difendere i progetti davanti al TAR improvvisamente i parcheggi da privati diventano opere di pubblica utilità - un argomento che spesso, finché non è troppo tardi, fa breccia nei magistrati amministrativi.

A questo punto, con il progetto definitivo e l'assegnazione del bando, con i cittadini allarmati che devono organizzarsi e pagare di tasca loro esperti e perizie per conoscere quello che il Comune dovrebbe comunicare gratis, entra in scena, quasi a tempo scaduto, il Consiglio di Zona 3 - e sarà l'unico organo elettivo a occuparsi della questione.

Carlo Ippolito

Del Consiglio di Zona, e del dibattito che vi si è svolto, parlerò nella prossima puntata: e vedrà, Signor Sindaco, che c'è materiale di riflessione non solo per Lei e per la Sua maggioranza, ma anche per i Consiglieri e i Partiti dell'opposizione.

I **documenti** principali su questa puntata sono pubblicati all'indirizzo <http://www.arianuovainlombardia.it/>

La prossima puntata, dal titolo " Le Fragili Fondamenta della Democrazia", uscirà tra qualche giorno, e spiegherà come un progetto così pernicioso sia potuto passare al vaglio del Consiglio di Zona - quell'organo che dovrebbe costituire l'anello di congiunzione tra il Comune e la realtà local, il prezioso strumento di dialogo tra l'amministrazione e i cittadini, che riavvicina questi ultimi alla politica.... E li scaraventa fuori dal letto alle quattro del mattino, sotto una pioggia di calcinacci.

Nel frattempo, cari concittadini, fate circolare questo articolo.

Se volete correggere o commentare qualcosa, scrivete a info@arianuovainlombardia.it

Se volete invece far conoscere al Sindaco Moratti la vostra opinione:

Sindaco Letizia Moratti Palazzo Marino Piazza della Scala n.2 - 20121 Milano

tel. 884.50001/9

fax 884.50007

email: sindaco.moratti@comune.milano.it

Elenco dei documenti della prima puntata

pubblicati sul sito www.arianuovainlombardia.it:

1 - Come i cittadini vengono a sapere che si vuole costruire un parcheggio a ridosso delle fondamenta delle case

Volantini di imprese di costruzione; il primo, col suggestivo disegno, è l'offerta della CO.RI.CI. Srl (Cooperativa Eugenia V Srl) che poi vincerà. Ci si iscrive alle cooperative per poche lire (per partecipare al bando le Cooperative devono dimostrare di avere prenotazioni per almeno la metà dei posti auto).

2 - Una cooperativa partecipa al bando, ma solleva obiezioni sulla localizzazione, segnala pericoli e propone una alternativa:

Primo allarme: volantino della Cooperativa Città Studi Nuova

3 - Risposta ai cittadini del Direttore di Progetto Avanzini

Sostiene che non c'è pericolo, si scaveranno soltanto 3 piani.

4 - assegnazione alla Cooperativa Eugenia V Srl - verbale della Commissione.

I piani sono diventati 6 (5+1) (ma l'assegnazione non è definitiva, perché la cooperativa non è in regola) - l'ingegner Stefani sblocca finalmente il concorso nel 2002.

5 - il Direttore del settore Strade e Parcheggi Ing. Stefani , lettera del 15/7/02

A progetto approvato, l'Ingegnere Stefani rassicura i cittadini, garantisce che non ci saranno rischi per la stabilità e che sarà sottoscritta una assicurazione a protezione degli interessi dei vicini.

Garantisce anche che sarà garantito l'accesso alle automobili, ai mezzi di soccorso e ai camion della NU durante i lavori.

6 - Altre spiegazioni e rassicurazioni da parte del Direttore del settore Strade e Parcheggi: lettera del 2/4/2005

(§A) "il bando pubblicato nel 1998 ipotizzava ... un parcheggio interrato di almeno n. 3 piani per circa 135 posti auto ... La Cooperativa Eugenia V Srl, individuata quale migliore offerente, aveva proposto un parcheggio di n. 5 piani per n. 269 posti auto"

(§B) "L'altezza della Falda è già nota al Concessionario che, per tale motivo, prevede realizzazione di un tamponamento di fondo e di una adeguata impermeabilizzazione dei muri perimetrali del parcheggio"

(§C) "per quanto riguarda il progetto esecutivo, si fa presente che per queste opere i progetti esecutivi vengono sviluppati contestualmente all'avanzamento lavori, non trattandosi di opere pubbliche, per le quali è obbligatoria, per legge, l'approvazione degli esecutivi prima dell'avvio dei lavori."