

## **PROCESSO VERBALE**

### DELLA XV SEDUTA DEL CONSIGLIO COMUNALE

L'anno 2012, il giorno 11 del mese di ottobre, alle ore 16,30 nella Residenza Municipale e precisamente nella sala delle adunanze consiliari, in ordine all'avviso di convocazione del Presidente del Consiglio comunale, Luigi Poletto, in data 5.10.2012 P.G.N. 72936, consegnato in tempo utile al domicilio di tutti i Consiglieri, all'ora ivi stabilita, si constatarono comparsi fra i componenti il consiglio sotto indicati, coloro di fronte al cui nome si aggiunge la parola "presente".

### ELENCO DEI CONSIGLIERI

1-Variati Achille (Sindaco)	pres.	21-Giacon Gianpaolo	pres.
2-Abalti Arrigo	pres.	22-Guaiti Alessandro	ass.
3-Appoggi Marco	pres.	23-Guarda Daniele	pres.
4-Baccarin Lorella	ass.	24-Mazzuoccolo Paolo	ass.
5-Balbi Cristina	ass.	25-Meridio Gerardo	ass.
6-Balzi Luca	ass.	26-Nisticò Francesca	pres.
7-Barbieri Patrizia	pres.	27-Pigato Domenico	pres.
8-Bastianello Paola Sabrina	ass.	28-Poletto Luigi	pres.
9-Bonato Urbano Innocente	pres.	29-Rossi Fioravante	pres.
10-Borò Daniele	ass.	30-Rucco Francesco	ass.
11-Bottene Cinzia	ass.	31-Sala Isabella	pres.
12-Capitanio Eugenio	pres.	32-Serafin Pio	ass.
13-Cicero Claudio	ass.	33-Sgreva Silvano	ass.
14-Colombara Raffaele	pres.	34-Sorrentino Valerio	ass.
15-Corradi Vittorio	pres.	35-Veltroni Claudio	pres.
16-Diamanti Giovanni	pres.	36-Vettori Francesco	ass.
17-Docimo Mariano	pres.	37-Vigneri Rosario	pres.
18-Filippi Alberto	ass.	38-Volpiana Luigi	pres.
19-Formisano Federico	pres.	39-Zanetti Filippo	pres.
20-Franzina Maurizio	ass.	40-Zocca Marco	ass.
		41-Zoppello Lucio	ass.

PRESENTI 22 - ASSENTI 19

Risultato essere i presenti 22 e quindi in numero legale per la validità della seduta, giusto l'art.127 del T.U.L.C.P. approvato con R.D. 4 febbraio 1915 n.148, il Presidente del Consiglio comunale, Luigi Poletto, dichiara aperta la seduta e chiama all'ufficio di scrutatori i cons.Pigato Domenico, Vigneri Rosario, Volpiana Luigi.

LA SEDUTA È PUBBLICA.

Partecipa: il Segretario Generale, dott. Antonio Caporrino.

Sono presenti gli assessori Giuliari, Nicolai e Ruggeri.

Viene trattato l'oggetto iscritto all'ordine del giorno dei lavori consiliari con il n. 69.

- Durante la trattazione dell'oggetto iscritto all'ordine del giorno dei lavori consiliari con il n. 69, e prima della votazione sulla richiesta di intervento di terzi, presentata ai sensi dell'art.12 del Regolamento del Consiglio comunale dal cons.Rucco, entrano: Baccarin, Balzi, Bastianello, Borò, Bottene, Cicero, Franzina, Guaiti, Meridio, Rucco, Serafin, Sgreva, Sorrentino, Vettori, Zocca e Zoppello; esce: Zanetti; entra ed esce: Filippi (presenti 37).  
Entrano gli assessori: Cangini, Dalla Pozza, Lago, Moretti e Tosetto.
- Prima della votazione sulla questione pregiudiziale, posta ai sensi dell'art. 29 del Regolamento del Consiglio comunale dal cons.Meridio, escono: Balzi, Barbieri, Pigato e Zocca; rientra: Zanetti (presenti 34).
- Prima della votazione sulla richiesta di intervento di terzi, presentata ai sensi dell'art.12 del Regolamento del Consiglio comunale dalla cons.Barbieri: rientrano: Barbieri, Filippi, Pigato Zocca; escono: Diamanti e Vettori (presenti 36).  
Entra ed esce l'assessore: Pecori; entra l'assessore: Lazzari; escono gli assessori: Giuliari, Cangini, Dalla Pozza e Tosetto.
- Prima della votazione sulla richiesta di chiusura anticipata della seduta rientrano: Balzi e Diamanti; escono: Barbieri, Bottene, Cicero, Colombara, Filippi, Franzina, Pigato, Rucco, Sorrentino e Zocca (presenti 28).  
Escono gli assessori: Moretti e Lazzari; rientrano gli assessori: Pecori, Giuliari, Dalla Pozza e Tosetto.
- Alle ore 20,30 il Presidente dichiara sciolta la seduta.

**OGGETTI TRATTATI**



OGGETTO LXIX

P.G.N.

Delib. n.

MOBILITÀ E TRASPORTI – L. n° 340/2000 art. 22 – Approvazione del Piano Urbano della Mobilità (P.U.M.) del Comune di Vicenza.

Il Sindaco, Achille Variati, presenta la seguente proposta di deliberazione:

“Con l’art. 22 della legge n. 340/2000 è stato istituito il Piano Urbano della Mobilità (P.U.M.), inteso come progetto del sistema della mobilità comprendente l’insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l’informazione all’utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci.

In questo contesto, le finalità del PUM consistono nel soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l’abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l’aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell’uso individuale dell’automobile privata e la moderazione del traffico, l’incremento della capacità di trasporto, l’aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane.

Anche il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), approvato con D.P.R. 14.03.2001, individua nel PUM lo strumento strategico di più ampio respiro che può agire sull’assetto infrastrutturale dei trasporti, valutando le possibili alternative in funzione del raggiungimento degli obiettivi generali di miglioramento delle prestazioni energetiche ed ambientali e dell’efficienza economica, nonché di riduzione delle esternalità negative del sistema dei trasporti.

La città di Vicenza ha inteso dotarsi del Piano Urbano della Mobilità quale strumento atto ad affrontare complessivamente il problema delle scelte di politica dei trasporti a scala urbana e metropolitana, considerando tutte le questioni inerenti la mobilità e i trasporti nel territorio di riferimento con l’obiettivo di realizzare un progetto di sistema di trasporti fondato su un insieme di investimenti e di innovazioni organizzativo-gestionali da attuarsi nell’arco temporale di 10 anni.

Con deliberazione della Giunta Comunale n. 204/2010 si è dato avvio alla redazione del PUM tramite la costituzione di un gruppo di lavoro formato da tecnici dell’amministrazione comunale e da tecnici dell’azienda AIM Mobilità. Con la stessa deliberazione si sono adottate le linee guida per la costruzione del PUM, ponendo al centro dello sviluppo della mobilità nel territorio di Vicenza l’obiettivo di creare sistemi di mobilità sostenibile, riequilibrando la ripartizione modale oggi troppo sbilanciata verso il trasporto privato automobilistico, nonché assegnando priorità d’azione e d’investimento al trasporto pubblico locale nella sua duplice valenza di strutturare un modello alternativo di accessibilità urbana e di garantire migliori prestazioni ambientali rispetto all’attuale modo di spostarsi in città. Complementari al trasporto pubblico, la ciclabilità e la pedonalità rappresentano i sistemi più efficienti per gli spostamenti

tipicamente urbani e, in quanto tali, devono riguadagnare centralità di investimento e di ruolo anche nella progettazione delle infrastrutture stradali e degli spazi per la mobilità.

Gli obiettivi perseguiti dal PUM di Vicenza sono così elencati:

- il soddisfacimento e lo sviluppo dei fabbisogni di mobilità;
- il risanamento ambientale, con la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico;
- la riduzione dei consumi energetici;
- l'aumento della sicurezza del trasporto e della circolazione stradale;
- la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico;
- la qualità del servizio;
- l'incremento della capacità di trasporto;
- l'efficienza economica del trasporto;
- la concorrenzialità del trasporto pubblico rispetto al trasporto privato;
- il risanamento economico dell'azienda di trasporto urbano;
- l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi;
- la riduzione dei fenomeni di congestione mediante l'individuazione di soluzioni integrate del sistema di trasporti e delle infrastrutture, in grado di favorire un migliore assetto del territorio e dei sistemi urbani;
- l'incentivo all'uso di mezzi alternativi di trasporto con impatto ambientale più ridotto possibile.

Sono stati poi definiti altri obiettivi specifici della realtà territoriale vicentina quali:

- l'accessibilità del capoluogo quale nodo metropolitano, alla luce delle numerose infrastrutturazioni in fase di programmazione e/o di progettazione;
- il decongestionamento dei quartieri;
- la gerarchizzazione e l'integrazione dei sistemi di trasporto pubblico alle diverse scale;
- lo sviluppo della mobilità sostenibile ed in particolare della ciclabilità nell'obiettivo di ottenere non soltanto un aumento delle ciclabili, ma soprattutto di progettare ed attuare una "città amica della bicicletta".

L'attività di redazione del Piano ha consentito di sviluppare un ampio quadro conoscitivo di settore, una procedura di simulazione e valutazione degli assetti infrastrutturali e dei servizi di trasporto, e la definizione di una serie di alternative di assetto che sono state sottoposte a simulazione e valutazione comparata.

In particolare sono state esaminate tre alternative complessive di assetto (alternative A-alta accessibilità automobilistica, I-integrazione ed accessibilità selezionata, M-mezzo pubblico) corrispondenti a tre differenti filosofie di governo della mobilità, valutandone l'efficacia nel servire la domanda di trasporto e la sostenibilità economica; questa valutazione ha tenuto conto delle previsioni di crescita della città, desunte dal PAT e delineate dal redigendo PI, e della conseguente variazione della domanda di trasporto.

L'assetto definitivo proposto (M) consiste in un mix molto articolato di interventi nei vari sottosettori (viabilità, circolazione, sosta, trasporto pubblico locale e ciclabilità), che mirano ad una progressiva evoluzione del settore verso una mobilità sostenibile e verso un riequilibrio modale a favore dei mezzi di trasporto a limitato o nullo impatto ambientale.

I principali elementi della proposta definitiva di Piano sono i seguenti :

- le dimensioni e l'assetto urbano di Vicenza presentano condizioni favorevoli ad un utilizzo diffuso ed intensivo della bicicletta, se si creano le condizioni per muoversi in sicurezza e comfort; per questo il Piano prevede lo sviluppo di una estesa rete di itinerari ciclabili, che

- viene abbinata con la realizzazione di zone a traffico moderato e integrata nel sistema delle ciclovie di scala vasta;
- i servizi di trasporto pubblico urbano e suburbano sono già ora di buon livello, ma con una utenza limitata e composta in buona parte da studenti; il Piano individua margini di razionalizzazione del servizio e di crescita potenziale dell'utenza, e per questo prevede di concentrare le risorse nell'area urbana più densa e nelle linee che coprono le direttrici di maggior domanda; l'assetto finale del servizio dovrebbe essere ben gerarchizzato, con tre linee fondamentali configurate come L.A.M. (Linee ad Alta Mobilità), cioè linee di "forza" a medio/alta frequenza, ed altre linee complementari a coprire le aree residue; in particolare le tre linee L.A.M. devono essere configurate con frequenza minima ai 10' nelle fasce di punta, con estese tratte in corsie preferenziale, priorità nelle regolazioni semaforiche, alta qualità delle attrezzature di fermata e dell'informazione all'utenza; la prima linea naturalmente candidata ad essere riconfigurata in L.A.M. è la linea 1 da Ponte Alto alla Stanga, con la possibile evoluzione in linea filoviarizzata. Ai capolinea delle L.A.M. sono attestati i parcheggi scambiatori esistenti o nuovi;
  - per quanto riguarda l'assetto della rete viaria, il Piano tiene conto delle realizzazioni di nuovi assi viari previsti in accordi di programma e nella pianificazione urbanistica del PAT, e coperti da cofinanziamenti sovraordinati: il PUM ne verifica funzionalità e gerarchia, delinea un quadro che completa la rete primaria esterna e di margine della conurbazione densa. L'assetto finale proposto permette di completare il disegno di esternalizzazione dei flussi impropri dagli assi e dagli anelli centrali e di riduzione dei fenomeni di congestione, ma soprattutto permette di creare le condizioni per la realizzazione degli interventi previsti dal Piano a favore delle mobilità sostenibile (corsie preferenziali, piste ciclabili, interventi di moderazione del traffico);
  - l'attuale offerta di sosta nel nucleo centrale è già oggi sostanzialmente adeguata alla domanda attuale o comunque prevista nello scenario di sviluppo urbanistico desunto dal PAT; per questo il Piano prevede sostanzialmente delle operazioni di riordino, con l'obiettivo di meglio regolare la domanda e tener conto delle specifiche esigenze delle sue diverse componenti (residenti, operativi, pendolari); ciò significa anche che le previste realizzazioni di nuova offerta dovrebbero essere accompagnate da parallele riduzioni della sosta a rotazione su strada; gli interventi prevedono il riordino delle tariffe e la loro migliore differenziazione a seconda della distanza dalle zone più attrattive, un leggero allargamento della zona soggetta a tariffazione e la creazione, oltre la zona tariffata, di una fascia "filtro" per privilegiare la sosta dei residenti.

Il Piano dà inoltre indicazioni sulle modalità attuative degli interventi proposti, indicando priorità e vincoli che condizionano le fasi attuative, in particolare per quanto riguarda le azioni coordinate con la realizzazione di nuovi insediamenti previsti dal PAT e dal PI.

Il Piano infine attribuisce importanza strategica alla realizzazione di un sistema di monitoraggio, mirata a controllare le fasi attuative e a valutare l'effettiva efficacia degli interventi man mano realizzati.

La proposta di Piano è stata quindi sottoposta, prima della sua approvazione, all'attenzione delle categorie economiche, professionali, associative, sindacali nonché agli enti istituzionali nell'ambito di un tavolo tecnico appositamente costituito per presentare i risultati del piano, acquisire osservazioni e proposte, verificarne la congruità con le finalità del Piano e quindi integrare il PUM con le indicazioni compatibili con gli obiettivi del Piano stesso o migliorative della possibilità di loro conseguimento, sulla scorta della valutazione contenuta nel verbale finale del tavolo tecnico PGN 59806 del 16/08/2012.

È stata quindi completata la redazione del Piano Urbano della Mobilità del Comune di Vicenza, costituito dai seguenti elaborati:

- proposta definitiva di piano;
- tavola 1 – rete delle L.A.M. ed infrastrutture per il trasporto pubblico;
- tavola 2 – assetto della rete viaria principale;
- tavola 3a – telaio della rete ciclabile portante;
- tavola 3b – reti ciclabili e loro stato di sviluppo;
- tavola 4a – quadro degli impatti del PUM sulle criticità urbane: trasporto pubblico;
- tavola 4b – quadro degli impatti del PUM sulle criticità urbane: viabilità e traffico veicolare allegati al presente provvedimento per farne parte integrante.

Per quanto riguarda l'iter di approvazione del PUM, manca la norma di legge che ne disciplini le modalità di approvazione. Pur considerando che il PUM non presenta le caratteristiche di un documento di programmazione territoriale e urbanistica, è comunque evidente che la complessità e la rilevanza delle problematiche della mobilità e le relazioni con lo strumento urbanistico ne giustificano l'approvazione da parte del Consiglio Comunale.

Parallelamente, sulla scorta di specifico incontro con la commissione VAS regionale, è stata avviata la verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ai sensi dell'Allegato f) della deliberazione della Giunta Regionale n° 791/2009 tramite la redazione del Rapporto Ambientale Preliminare a cura dei Settori Ambiente, tutela del territorio e igiene e Mobilità e trasporti. Tale Rapporto contiene anche la dichiarazione di non assoggettabilità a screening VINCA ai sensi della D.G.R.V. n. 3173/2006 e che non si rilevano effetti sull'ambiente tali da rendere necessaria la procedura di VAS.

Il Rapporto Ambientale Preliminare è stato trasmesso con nota PGN 59815 in data 16/08/2012 per la competente commissione regionale.

Ciò premesso,

Visto il parere della Commissione Territorio espresso nella seduta del 18.09.2012.

La Giunta Comunale sottopone alla vostra approvazione la seguente proposta di deliberazione:

“””Il Consiglio Comunale, udita la relazione della Giunta Comunale,

#### D E L I B E R A

1. di approvare il Piano Urbano della Mobilità del Comune di Vicenza, redatto ai sensi dell'art. 22 della L. n. 340/2000, costituito dai seguenti documenti:
  - proposta definitiva di piano;
  - tavola 1 – rete delle L.A.M. ed infrastrutture per il trasporto pubblico;
  - tavola 2 – assetto della rete viaria principale;
  - tavola 3a – telaio della rete ciclabile portante;
  - tavola 3b – reti ciclabili e loro stato di sviluppo;
  - tavola 4a – quadro degli impatti del PUM sulle criticità urbane: trasporto pubblico;
  - tavola 4b – quadro degli impatti del PUM sulle criticità urbane: viabilità e traffico veicolare **contenuti nell'Allegato A al presente atto per formarne parte integrante; ???**
2. di dare atto che dal presente provvedimento non derivano impegni di spesa né minori entrate a carico del bilancio del Comune di Vicenza;
3. di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art.134, comma 4 del D. Lgs. 267/2000.

Sulla proposta è stato espresso il parere, reso a' sensi dell'art. 49 del Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti locali, approvato con Decreto Legislativo 18.8.2000 n. 267, che per l'inserimento nella deliberazione viene integralmente trascritto nel presente verbale come segue:

“Parere favorevole alla presente proposta di deliberazione sotto il profilo della regolarità tecnica.

Addì, 16/8/2012

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO f.to Andriolo”

Nella riunione della Commissione Consiliare del Territorio del 18 settembre 2012 i Commissari Urbano Innocente Bonato, Mariano Docimo, Daniele Guarda, Claudio Veltroni, Francesco Vettori, Luigi Volpiana e Filippo Zanetti esprimono parere favorevole.

Il Commissario Silvano Sgreva si riserva di esprimere il parere in aula di Consiglio Comunale.

Il Commissario Claudio Cicero si astiene.

Assente al momento della votazione Patrizia Barbieri, Cinzia Bottene, Marco Zocca e Lucio Zoppello.

Il Presidente informa il Consiglio che è pervenuta la seguente richiesta di intervento di terzi, ai sensi dell'art. 12 del Regolamento del Consiglio comunale, e dà la parola al cons.Rucco per la presentazione della stessa:

“Vicenza, lì 11/10/2012

Il sottoscritto capogruppo Francesco Rucco chiede ai sensi dell'art. 12 del regolamento del Consiglio comunale che venga ammesso a parlare in aula un rappresentante dei commercianti in ordine alla delibera sul PUM.

F.to Francesco Rucco”

Il Presidente pone in votazione la sopra riportata richiesta, che viene respinta, con votazione in forma palese a mezzo di procedimento elettronico, avendo riportato 18 voti contrari, 17 voti favorevoli ed essendosi astenuti 2 consiglieri (consiglieri presenti 37).

Il Presidente proclama l'esito della votazione.

Il risultato della votazione è stato accertato con l'assistenza degli scrutatori nominati.

Il Presidente dà la parola al cons.Meridio che pone una questione pregiudiziale, ai sensi dell'art. 29 del Regolamento del Consiglio comunale.

Interviene il Segretario generale, dott. Antonio Caporrino, per alcuni chiarimenti.

Interviene, brevemente, il Presidente.

Interviene il cons.Rucco.

Il Presidente pone, quindi, in votazione la richiesta del cons. Meridio, che viene respinta, con votazione in forma palese a mezzo di procedimento elettronico, avendo riportato 24 voti contrari e 10 voti favorevoli (consiglieri presenti 34).

Il Presidente proclama l'esito della votazione.

Il risultato della votazione è stato accertato con l'assistenza degli scrutatori nominati.

Il Presidente dichiara aperta la discussione.

Interviene il cons.Cicero.

Il Presidente dà la parola al cons.Sorrentino per mozione d'ordine.

Risponde, nel merito, il Sindaco.

Interviene, nuovamente, il cons.Cicero e, successivamente, i cons.Formisano e Franzina.

Il Presidente informa il Consiglio che è pervenuta la seguente richiesta di intervento di terzi, presentata, ai sensi dell'art. 12 del Regolamento del Consiglio comunale, dai cons.Barbieri, Borò e Bastianello e dà la parola alla cons.Barbieri per la presentazione della stessa:

“I sottoscritti Barbieri Patrizia, Borò Daniele, Bastianello Paola Sabrina  
chiedono  
possa essere ammesso a illustrare persona terza ai sensi dell'art. 12 in relazione all'intervento della consigliera Barbieri il Sig. Piccolo della circoscrizione 6.

F.to P. Barbieri

f.to Bastianello Paola S.

f.to D. Borò”

Il Presidente pone in votazione la sopra riportata richiesta, che viene respinta, con votazione in forma palese a mezzo di procedimento elettronico, avendo riportato 18 voti contrari, 15 voti favorevoli ed essendosi astenuti 3 consiglieri (consiglieri presenti 36).

Il Presidente proclama l'esito della votazione.

Il risultato della votazione è stato accertato con l'assistenza degli scrutatori nominati.

Intervengono, successivamente, i cons.Appoggi, Rucco, Zoppello, Barbieri, Volpiana, Bottene, Sorrentino, Zocca e Guaiti.

Il Presidente informa che è pervenuta la seguente richiesta di chiusura anticipata della seduta, sottoscritta dai cons.Formisano, Zanetti e Appoggi:

“I sottoscritti capigruppo consiglieri comunali chiedono di sospendere la discussione sull'oggetto alla fine dell'intervento del consigliere Guaiti.

F.to Federico Formisano

f.to Filippo Zanetti

f.to Marco Appoggi”

Interviene il cons.Balzi.

Il Presidente pone in votazione la sopra riportata richiesta, che viene approvata, con votazione in forma palese a mezzo di procedimento elettronico, avendo riportato 15 voti favorevoli, 10 voti contrari ed essendosi astenuti 3 consiglieri (consiglieri presenti 28).

Il Presidente proclama l'esito della votazione.

Il risultato della votazione è stato accertato con l'assistenza degli scrutatori nominati.

Il Presidente dichiara chiusa la seduta e rinvia il prosieguo della trattazione dell'oggetto alla già programmata seduta del giorno 12.10.2012.

*(gli allegati sono depositati agli atti del Comune)*

*(per la discussione vedasi pagina n. 32)*



**PROCESSO VERBALE**



- PRESIDENTE: Ventidue presenti. C'è il numero legale. Designo gli scrutatori nelle persone di Vigneri, Volpiana e Pigato. Diamo inizio alla seduta.

Non sono state presentate domande di attualità. Interrogazioni? C'è qualche assessore che vuole rispondere... qual era la tua? Devi darmi il numero... non è ancora iscritta. Non c'è nessun'altra interrogazione pronta, non ci sono comunicazioni da parte mia, non ci sono state richieste di dibattito.

Chiamate il Sindaco, perché iniziamo subito con la trattazione dell'oggetto n. 69.

OGGETTO LXIX

P.G.N.

Delib. n.

MOBILITÀ E TRASPORTI – L. n° 340/2000 art. 22 – Approvazione del Piano Urbano della Mobilità (P.U.M.) del Comune di Vicenza.

- PRESIDENTE: Ricordo al pubblico presente, che saluto cordialmente, che c'è un obbligo specifico previsto dal nostro regolamento, secondo cui il pubblico è ammesso in questa sala nella numerosità compatibile con la struttura, quindi può assistere alla seduta, però non è ammessa alcuna espressione di assenso o di dissenso verbale. Il pubblico può presentare dei cartelloni, ma non può interferire con l'ordinato svolgimento dei lavori del Consiglio comunale. Aspettiamo il Sindaco.

Oggetto n. 69 "Mobilità e trasporti, Legge Regionale 34/2000 art. 22, approvazione del Piano Urbano della Mobilità, PUM, del Comune di Vicenza". Relatore del provvedimento il Sindaco, a cui cedo la parola. Prego.

- VARIATI: Egregi consiglieri, il piano urbano della mobilità, come loro sanno è un impegno importante dell'amministrazione. È un obbligo di legge, e già nel luglio del 2010 vi era stata una delibera della Giunta municipale che aveva fissato gli obiettivi a cui doveva puntare il piano urbano della mobilità.

Io voglio partire nella mia relazione di presentazione proprio su questi obiettivi. Vediamoli. Il soddisfacimento e lo sviluppo dei bisogni di mobilità, quindi il piano urbano della mobilità non nasce per restringere gli accessi, gli accessi a chi lavora, gli accessi a chi sviluppa, gli accessi a chi vive, ma razionalizza gli accessi per lo sviluppo. Il risanamento ambientale con la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, problema che sappiamo affliggere la nostra città; la riduzione dei consumi energetici, l'aumento della sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico. Questo concetto, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile, non è un'invenzione, diciamo, politica della Giunta e quindi del Consiglio o di questa amministrazione, ma è esattamente e alla lettera quello che chiede la legge nazionale 342000 all'articolo 22.

La qualità del servizio, l'incremento della capacità complessiva di trasporto, la concorrenzialità del trasporto pubblico rispetto al trasporto privato, concetto molto difficile questo, il risanamento economico dell'azienda del trasporto pubblico urbano della nostra città. Sappiamo che questa azienda, c'è stato un incontro molto recente con le organizzazioni sindacali, ormai viaggia attorno a €3.000.000 di deficit, che evidentemente non può essere così mantenuto. L'aumento della percentuale dei cittadini trasportata dai sistemi collettivi di trasporto, cioè dal trasporto pubblico locale, la riduzione dei fenomeni di congestione mediante l'individuazione di soluzioni integrate del sistema trasporti e delle infrastrutture in grado di favorire un migliore assetto del territorio e dei sistemi urbani, cioè la mobilità di Vicenza non può essere disgiunta da una questione più generale di mobilità dell'area metropolitana ovviamente.

L'incentivo all'uso dei mezzi alternativi di trasporto con impatto ambientale più ridotto possibile. Noi sappiamo che oggi la macchina elettrica è ancora in un numero assolutamente trascurabile, mentre invece occorrerebbero azioni di promozione anche territoriale che rendano possibile, diciamo, e conveniente un ammortamento di un investimento su un mezzo elettrico piuttosto che su un mezzo tradizionale.

Il nodo metropolitano l'ho detto, il decongestionamento dei quartieri, cioè cercare di diminuire gli elementi di congestionamento, perché gli elementi di congestionamento sono anche fonte aggiuntiva d'inquinamento e purtroppo alcune zone della città, soprattutto in alcune arterie, questo è un problema serissimo.

Lo sviluppo quindi di una mobilità sostenibile e in particolare della ciclabilità, nell'obiettivo di ottenere non soltanto un aumento della ciclabilità, ma anche una città costruita anche a dimensione di bicicletta.

Questi erano gli obiettivi che c'eravamo dati. C'è stato un gruppo tecnico che ha lavorato per qualche anno, il gruppo Polinomia, in stretto rapporto con AIM; tant'è che giustamente lo studio tecnico è stato finanziato in un'ottica di raccordo diretto tra il Comune e AIM.

Qui voglio chiarire una prima questione, perché si è detto: ma come, su quali basi si è mosso lo studio, su basi antiche, su basi di un censimento della popolazione ormai vecchissimo, datato 2011? Beh, veramente non è così. Siccome è venuto fuori anche questo, non è così. Si è partiti certo dagli ultimi dati reali e in possesso e ufficiali della residenzialità e del sistema economico della nostra città, ma tutti questi sono stati aggiornati al 2011, quindi direi insomma ad oggi.

Sono stati fatti conteggi specifici sul movimento dei veicoli in città, conteggi dei veicoli a motore, conteggi sulle biciclette, sullo spostamento delle biciclette, conteggi sui passeggeri del trasporto pubblico locale a Vicenza, con una definizione fondamentale per un piano, che è quella dell'individuazione dell'origine di un viaggio e della destinazione del viaggio, perché solo così si sono potute fare delle complesse matrici tecniche sui flussi.

Chiarisco una questione che è stata pure sollevata e cioè: ma il piano urbano della mobilità ha considerato o non ha considerato la questione ad esempio degli aumenti di traffico che deriveranno dalla presenza prossima attivata della nuova base militare Dal Molin? Ci mancherebbe altro che non fosse stato affrontato questo tema. Certo che è stato affrontato. Ed è stato affrontato nella logica dei volumi di traffico e delle matrici. Che sia ben chiaro: le matrici sul traffico sono state impostate sull'ora di punta, sette e trenta, otto e trenta del mattino, perché è quello il momento della maggiore criticità ovviamente in città.

Abbiamo utilizzato, hanno utilizzato i dati non che ci siamo inventati, ma che sono stati prodotti dalle autorità americane, per i quali dati ora abbiamo chiesto ulteriori aggiornamenti, ma per i quali dati il 90% dei movimenti da e per la nuova base si svolgeranno tra le cinque e trenta del mattino e le sei e trenta del mattino; lasciano solo un 10-15% di movimenti, chiamiamoli civili, diciamo, in orario di punta, sette e trenta, otto e trenta. Stiamo parlando di qualche centinaio di unità, forse meno di duecento, così secondo i dati che ci sono stati forniti e che evidentemente non cambiano minimamente l'impostazione della matrice.

Sono state fatte interviste agli automobilisti con criteri scientifici, ai passeggeri del trasporto pubblico locale e più con un campione scientifico alcune telefonate, diciamo, di un campione onnicomprensivo delle esigenze della città.

Questo è stato il lavoro di analisi complesso che ha avuto necessità di un impegno, diciamo, dell'equipe tecnica per almeno un paio d'anni.

Si è arrivati poi ad alcune conclusioni che ora io andrò ad illustrare. Debbo dire che rifiuto l'accusa che non vi sarebbe stata un'adeguata partecipazione, informazione, discussione sulla fase finale di questo piano urbano della mobilità, perché anzi abbiamo applicato un sistema più regionale che locale, che è il sistema delle audizioni. E lo sanno bene loro consiglieri comunali e anche i miei stessi assessori che si sono ritrovati più delle questioni sul giornale prima ancora di vedere esattamente le carte nelle sedi istituzionali, perché sono state udite tutte le realtà che possono e potevano e possono avere degli interessi su questa delicata questione.

C'è chi ha fatto osservazioni, chi ne ha fatte tante, chi ne ha fatte poche, chi non ha ritenuto di farle, però questa parte è stata fatta. Ci sono verbali che parlano a proposito. Detto questo, cominciamo questa breve illustrazione di una situazione piuttosto complessa e spero di riuscirci con chiarezza.

Il piano parte dalle criticità. Ci sono due carte, due tavole, la tavola 4A, che riguarda il trasporto pubblico locale e la tavola 4B, che riguarda il trasporto privato, automobilistico e ciclistico. Queste due tavole presentano, non so se c'è la possibilità di farle vedere, ma penso di sì, queste due tavole presentano i punti di criticità ovviamente in particolare nelle ore di punta. Sono i punti per la verità largamente noti per chi si muove in città, sia sul trasporto pubblico locale, sia sul trasporto privati e rappresentano i nodi nei quali il trasporto pubblico al mattino si innesta nel trasporto privato e lì accumula ritardi e inefficienze. Ma sono i ritardi e le inefficienze che ricadono anche sugli automobilisti privati ovviamente, perché le code valgono per tutti.

Si è partiti dalle criticità, perché un piano sulle criticità ha la necessità di dare un'indicazione su come risolverle. E qui voglio essere, signori consiglieri, molto chiaro nei loro confronti. Qual è la differenza tra il piano urbano della mobilità e ad esempio un piano urbanistico che affronteremo tra qualche settimana? C'è una differenza sostanziale, perché il piano urbanistico è un piano regolatorio, cioè lì le aree sono retinate ed è chiaro che lì dove ho la mia casa, lì dove ho la mia strada, lì posso costruire o non posso costruire e se posso costruire il piano mi dice con che indici e con che altezze potrò costruire, oppure se quell'area retinata come verde resta inesorabilmente un'area agricola. Saranno 66 gli articoli della normativa, quindi il piano degli interventi è un piano regolatorio ovviamente.

Questo non è un piano regolatorio, il Piano Urbano della Mobilità è un piano di indirizzi, è un piano strategico, che fa le scelte, che dà le indicazioni; poi le singole azioni passeranno attraverso progetti, che possono essere progetti di finanza, perché per fare una strada, per fare un marciapiede, per fare una pista servono quattrini, per fare una rotatoria, oppure possono essere ordinanze dei dirigenti che fanno diventare una strada a doppio senso in una strada a senso unico.

Non confondiamo il Piano Urbano della Mobilità con un piano regolatorio preciso della mobilità. Sono stati tre gli scenari che sono stati presi in considerazione e su questi tre scenari qui si presenta uno di questi scenari.

Primo scenario, cosiddetto scenario A, "alta accessibilità automobilistica". Potrebbe essere legittimo, cioè in una città piccola, piana come la nostra, andiamo a stabilire che l'unico movimento reale, vero, utile sia un movimento mediante auto privata e quindi a questo punto parcheggi, accessibilità, eliminazione del trasporto pubblico locale, che a quel punto diventerebbe una palla al piede inutile, e questo può essere lo scenario. Lo scenario A viene scartato.

Scenario I, è uno scenario "intermedio" che punta un po' di più sul trasporto pubblico locale, ma sempre in una situazione, diciamo, di dipendenza gerarchica dalla questione dell'automobile. Questo è uno scenario più interessante, che ovviamente è stato oggetto di una grande riflessione, ma pure questo non è stato accolto. Perché? Perché la città di Vicenza, pur avendo la necessità di assicurare un'accessibilità ai punti di lavoro, ai punti di scuola, ai punti di sviluppo, però è una città che appartiene alla pianura Padana, di scarsa ventilazione, e noi ancora siamo oggetto, lo ricordo, di un decreto che indica in Vicenza un punto di gravità sul piano dell'inquinamento.

Io credo che si debba diventare una città più europea, e si debba diventare una città in cui la mobilità, senza condannare le auto, sarebbe sciocco, però sia una città che punta con coerenza e con equilibrio, ma punti ad una mobilità sostenibile.

Io, Sindaco pro tempore, ritengo che questo modello debba essere il modello da perseguire. Scusate se in questo momento mi sento di citare due predecessori miei, che hanno avuto responsabilità nello sviluppo di questa città. Era l'anno 1974 quando il mio predecessore Giorgio Sala decise di togliere il traffico privato da corso Palladio. Non fu facile per lui, fu molto contestato, ma lo fece, con lungimiranza credo di poter dire dopo tanti anni e approfitto per salutare il dottor Giorgio Sala. Era l'anno 1983 quando per la verità con un colpo di decisione, credo fosse il 13 di agosto, quindi non era stato un grande elemento di

partecipazione, il mio predecessore, Antonio Corazzin decise di togliere il sistema pubblico, i mezzi pubblici da corso Palladio. Ora credo ne abbiamo avuto una piccola riprova su un'altra strada, una strada perpendicolare su corso Palladio, che è corso Fogazzaro, dove l'allora consigliere delegato mi aveva sconsigliato di agire, ma è stato molto interessante quando abbiamo fatto passare per pochi giorni un bus navetta di quelli tra l'altro più piccoli, e i commercianti di corso Fogazzaro ci hanno detto: "No, noi non vogliamo auto; noi vogliamo una strada che ormai deve diventare una strada, diciamo, lungo tutto corso Fogazzaro, fino a diventare una prossima strada di pedonalizzazione".

Quindi è questo modello quello che viene presentato. Cominciamo quindi in questo modello su quelle che sono le scelte strategiche che qui vengono proposte e che sono l'essenza del Piano Urbano della Mobilità. Sul TPL la questione della competitività che il trasporto pubblico locale di Vicenza con le sue 18-19 linee sostanzialmente, possiamo dire, che il trasporto pubblico locale a Vicenza sia un trasporto competitivo rispetto all'automobile? Ovviamente sia ben chiaro, considerando il trasporto pubblico locale, non come il trasporto che è diretto a chi l'auto non ce l'ha, gli studenti per età, i poveri per necessità, gli extracomunitari per necessità, gli anziani, perché non se la sentono più di guidare. No, quando parlo di un trasporto pubblico locale competitivo, parlo di un trasporto pubblico locale che sa essere competitivo nei confronti di chi l'automobile ce l'ha e potrebbe decidere di non usarla fino in fondo, perché è più efficiente prendere il mezzo pubblico rispetto al mezzo privato.

Per far questo serve necessariamente, dice il PUM, alzare la velocità commerciale del trasporto pubblico, reputata oggi troppo bassa. E la velocità commerciale è troppo bassa per effetto dell'imbottigliamento del trasporto pubblico locale sul traffico normale.

Quindi in uno scenario cartografico, che è presentato, si indica la necessità che in alcuni punti il trasporto pubblico locale possa agire attraverso corsie preferenziali. Certo, lo dico subito, e farò poi un ragionamento su questo anche innovativo rispetto alle carte che loro hanno in mano, tutto questo, visto che il trasporto pubblico locale deve andare necessariamente verso i punti utili, non è che possiamo far passare il trasporto pubblico locale in periferica, perché non servirebbe assolutamente a niente; deve passare attraverso le grandi strade, però nel passare attraverso le grandi strade, nelle grandi strade c'è il commercio e quindi bisogna stare attenti ad un equilibrio nei confronti di chi lavora e di chi produce.

Il commercio è, checché se ne sia detto nei miei confronti con tanti cartelli, è un elemento imprescindibile per qualsiasi Sindaco, perché esso rappresenta un momento di vitalità, un momento sociale per la città.

Ma torniamo al trasporto pubblico locale. Il trasporto pubblico locale, dice il PUM, in una città come Vicenza non lo potete tenere con tante linee, non ce la farete; dovete stringere le linee su tre cosiddette LAM, linee metropolitane, sono state indicate anche con dei colori, una linea rossa San Lazzaro-Stanga, una linea blu, Villaggio del Sole-Ospedaletto, una linea verde Pomari, per capirci, Laghetto.

Queste linee di alta intensità il piano le pensa come linee strategiche che devono assolutamente mantenere cadenza di orari mai superiori ai dieci minuti e assoluta puntualità, per cui ciascuno con il proprio telefono cellulare puntando su una fermata deve sapere al minuto quando arriva il mezzo. E tutti i punti di attrazione maggiori della città debbono poter essere raggiunti attraverso il massimo di un solo trasbordo, parola abbastanza sconosciuta in Vicenza, ma che in un'ottica di assoluta efficienza e di intreccio tra le linee può diventare un punto di forza. Compresa le linee che legano i CentroBus, cioè le navette con i centri bus, che devono essere ovviamente al servizio delle LAM e che consentono un trasporto veloce verso il centro con mezzi adeguati rispetto ai grandi bus, adeguati alle strade del centro storico.

Questo è quello che indica il PUM sul trasporto pubblico locale. Ma veniamo ancora ai viaggi in area urbana. Chiamasi viaggi tutti gli spostamenti che possono essere fatti nel sistema urbano di Vicenza, in auto, con il trasporto pubblico, in bici o a piedi. Consentitemi di

tralasciare quest'ultima questione a piedi, anche se francamente abbiamo un centro storico che si può attraversare in dieci minuti a piedi, ma tralascio la questione della pedonalità.

Guardiamo i viaggi. I viaggi sono viaggi che hanno una provenienza extraurbana della cintura metropolitana e d'oltre e questi viaggi di partenza extraurbana possono interessare il tessuto comunale per un semplice attraversamento. Elemento cardine di questo attraversamento è l'autostrada; l'autostrada passa per il territorio comunale, ma non interessa il territorio comunale, quindi per semplice attraversamento oppure diretti a Vicenza. E poi ci sono i viaggi che si creano e si concludono all'interno del tessuto urbano di Vicenza.

Sui viaggi interni la città è stata divisa in tre parti, il centro storico, cioè l'agglomerato urbano entro le mura cinquecentesche, l'area intermedia; l'area intermedia è l'area dei grandi quartieri sostanzialmente e delle grandi strade di accesso, e poi c'è l'area più periferica, dove ci sono le frazioni e dove c'è l'area rurale della città.

Oggi come si svolgono questi viaggi? Prendiamo i viaggi nell'area più strettamente urbana; lasciamo perdere l'area periferica, rurale, dove ovviamente l'auto ha l'effetto pressoché totalizzante, ma nel resto della città oggi ci si sposta per circa il 74-75% in auto, ci si sposta per il 13% circa con il trasporto pubblico locale e ci si sposta per circa il 13% in bicicletta. Questa è la situazione attuale, cioè tre viaggi su quattro si svolgono in auto, un viaggio su quattro si svolge su sistemi alternativi all'automobile.

A che cosa punta il piano urbano della mobilità, che ha una valenza decennale? Quindi sbaglia chi pensasse che domani mattina con un colpo di bacchetta magica tutte le cose illustrate, tutti i progetti, tutte le piste ciclabili si possano svolgere. Noi abbiamo avuto, diciamo, un colpo finanziario straordinario dovuto alla vendita delle azioni della società Autostrada, ma chi verrà dopo di me su queste responsabilità a partire dal prossimo mandato, se verranno confermate le tesi della finanza locale, purtroppo credo che di lavori ne potrà fare gran pochi. Chiusa la parentesi.

Sulla bicicletta. Vorremmo portare il 13% ad un 26% nei dieci anni. Attualmente abbiamo 45 chilometri di piste ciclabili e questi 45 chilometri di piste ciclabili sono in gran parte poco utilizzabili, perché non sono piste in continuità; ci sono tronconi di piste ciclabili, che poi tutto in un momento si interrompono per poi magari riprendere più in là. Si è fatto quello che si è potuto; c'è chi ha fatto, c'è chi addirittura non ha fatto assolutamente nulla.

Qual è l'obiettivo del piano? Come illustrato nella cartografia, nella tavola 3, mi pare, ma non voglio sbagliare, punta ad una rete ciclabile della città di Vicenza fatta di 140 Km. Sembrano molti, ma in realtà siamo sotto comunque lo standard europeo e sono i chilometri che possono avere alcune città, ne cito una Reggio Emilia, come indicazione. E queste ciclovie, chiamiamole così, che cosa dovrebbero collegare?

Ebbene, la linea strategia del Piano Urbano della Mobilità ci dice che dovrebbero essere centriche, cioè dai quartieri e dalle frazioni verso il centro, dai punti più estremi del territorio, in raccordo con la ciclabilità extraurbana. E poi un anello ciclabile qui disegnato come anello nord, è la tavola 3A, un anello ciclabile nord, che consentirà di passare da un percorso ciclabile all'altro verso aree di grande attrattività sulla qualità della vita, almeno così penso io, quali sono e saranno i parchi, parchi che esistono e parchi che contiamo esisteranno nel futuro, come il grande Parco della Pace o il parco a sud sulla Bedin Aldeghieri.

Il trasporto pubblico locale: 13%. Il trasporto pubblico locale 13% abbisogna di quelle corsie preferenziali di cui abbiamo parlato, ovviamente con intelligenza e con equilibrio, perché certamente non possono essere fatte corsie preferenziali uccidendo il commercio. Non ci è mai passato per l'anticamera del cervello. Tanto è vero che, a maggior chiarezza rispetto il documento del PUM, a firma mia ho presentato un emendamento, che dirà come l'attuazione del Piano Urbano della Mobilità debba avvenire. Come avverrà l'attuazione? Avverrà attraverso progetti, che pian piano nel tempo le amministrazioni che verranno tenderanno di portare avanti.

Però nell'attuazione del PUM dovrà essere mantenuta una dotazione della sosta adeguata alle attività economiche esistenti al momento dell'approvazione di ciascun progetto. E il

mantenimento di detta dotazione potrà avvenire adottando adeguate forme di gestione della sosta, per la sosta esistente, o reperendo aree alternative, localizzate entro un raggio adeguato, anche applicando gli strumenti delle perequazioni e delle compensazioni, previste nel piano degli interventi di cui alla legge 11 del 2004 e successive modificazioni. Come dire che l'amministrazione porterà avanti queste tesi in equilibrio.

Qual è l'obiettivo sul trasporto pubblico locale? E questi elementi li dobbiamo vedere già entro la metà, dicevo in un incontro qualche giorno fa, non oltre la metà del prossimo anno, come inversione di tendenza rispetto alla perdita dei viaggiatori attuali del trasporto pubblico locale. Quali gli obiettivi? Gli obiettivi sono di portare il trasporto pubblico locale almeno al 20% dei viaggi, e ovviamente sarà un trasporto pubblico locale integrato intelligentemente con l'auto. Quando dico integrato intelligentemente con l'auto, intendo nel trasferimento tra auto e trasporto pubblico attraverso i parcheggi satelliti o attraverso i trasferimenti, da trasporto pubblico a trasporto pubblico in un'ottica inesorabile di integrazione, anzi diffusione tra AIM e Ferrovie e Tramvie Vicentine.

Il che vuol dire che questi obiettivi, egregi colleghi, che vengono presentati oggi potrebbero portare nel decennio, ma la loro realizzazione, diciamo, dovrà avvenire entro il quinquennio, altrimenti vuol dire che qualcosa non ha funzionato, dovrebbero portare, dei quattro viaggi di cui parlavo, se oggi vengono tre in auto e due con i sistemi alternativi, poterci portare in area urbana a due viaggi con l'auto e due viaggi con i sistemi alternativi.

La sosta. La sosta è fondamentale per l'adeguatezza anche del trasporto pubblico e quindi vengono riproposti i parcheggi periferici lungo le LAM, ma anche lungo i percorsi delle LAM, con una preferenza chiara nei confronti dei parcheggi strutturati, o parcheggi a sbarra, soprattutto nell'area centrale dove le strade sono piccole rispetto al parcheggio su strada. La dotazione di parcheggi nella città oggi è questa. Noi abbiamo 10.667 parcheggi a pagamento; non considero i parcheggi su strisce bianche liberi. Sui parcheggi a pagamento nella zona centrale ne abbiamo 4.109, nella zona centrale e semicentrale, ne abbiamo 4.109 su righe blu; ne abbiamo 2.480 a sbarra o su struttura e ne abbiamo 2.955 nelle strutture adiacenti San Felice, Questura, Stadio.

In quest'ottica si può discutere con opinioni ovviamente diverse. L'equipe degli esperti che ha elaborato il piano urbano con le matrici di cui parlavo prima dichiara che i parcheggi come numero di servizio al centro sono sufficienti, ma è opportuno trasferire su parcheggi di struttura ciò che oggi ancora troppo abbiamo su strada. Per ottenere questo serve almeno un'altra struttura, in particolare nella zona est della città, diciamo, avendo in una zona a Campo Marzo diciamo il Verdi, nella zona opposta e l'amministrazione individua in via prioritaria questa struttura nel centro dell'ex Gil. Lo ribadiamo, siamo stati frenati da una decisione negativa, secondo me molto politica più che funzionale, della Giunta regionale, che però ci sentiamo di ribadire. Ovviamente non potendo fare i padroni in casa degli altri, ho visto che quella struttura sarà messa addirittura in alienazione. Sarà interessante considerarla come struttura di attenzione per il Comune; se non dovesse esserci possibile altre potrebbero essere le soluzioni nella zona est della città.

Vi ricordo che la mia amministrazione sul centro storico credo abbia fatto largamente il proprio dovere fino ai limiti, per certi aspetti superiori, avendo dotato il centro del grande parcheggio di Fogazzaro e, non dimentichiamolo, piaccia o non piaccia, si sta per inaugurare un altro parcheggio pure a ridosso del centro verso Santa Caterina, che è il parcheggio del Tribunale.

Per la zona centrale il Piano Urbano della Mobilità non propone, anche se non lo esclude un allargamento della ZTL, non la esclude, ma non la propone come strettamente necessaria, a condizione però, anche se vi sono delle vocazioni che quasi naturalmente si stanno affacciando, una l'ho dichiarata prima che è corso Fogazzaro, però a certe condizioni. Una di queste condizioni, forse la più importante, anche in questo caso ha fatto discutere secondo me malamente, perché ci sono stati degli equivoci, e quando ci sono degli equivoci c'è il rischio di

dire delle cose che non sono, a condizione che alcuni nodi... pensiamo a quello principe, che è XX Settembre, la rotatoria di XX Settembre, che oggi è interessata non solo nei confronti di chi vuol venire in centro e parcheggiare in centro, ma è interessata anche da un traffico di attraversamento rispetto al centro storico. È un traffico anomalo, è un traffico sbagliato, è un traffico dannoso, è un traffico che non serve al commercio.

Ben si sa che il traffico è come l'acqua e dove ci sono dei varchi passa, senza considerare se si tratta di grandi arterie, di piccole arterie o addirittura di capillari. Ovviamente la regolazione di questo traffico fa parte del nostro dovere ed è per questo che il PUM ci propone, diciamo, quattro settori centralissimi, quindi non quattro aree della città, come qualcuno impropriamente ha detto, spaventando, dicendo che non ci sarà più possibilità di muoversi con l'auto nei nostri quartieri, ma alcuni settori centralissimi, nord, sud, est, ovest, dove principalmente la mobilità dovrebbe essere indirizzata a chi vuole entrare in quel settore e parcheggiare in quel settore, senza dovere fare caroselli da un settore all'altro. Questa è la tesi riportata nel piano.

Le mappe delle infrastrutture. Siamo alla tavola 2. Vi confesso che abbiamo detto agli esperti a suo tempo di analizzare le grandi infrastrutture necessarie senza guardare a ciò che abbiamo raggiunto o ciò che non abbiamo raggiunto e sono arrivati alle conclusioni, che poi ritroveremo anche nel piano degli interventi, che sono le seguenti.

La tangenziale nord est di Vicenza è una realtà che serve alla città. Dobbiamo sfatare, lo dico con assoluta certezza, che la tangenziale nord est nasce da un'esigenza di collegamento ed esclusivamente di collegamento di flussi, diciamo, militari americani con le basi, così come sono state imposte alla città. No, la tangenziale nord est serve per l'eliminazione di un traffico inadeguato che spinge perfino il traffico pesante oggi attraverso viale Trieste, via Quadri, cioè in aree assolutamente urbane della città, che non debbono in futuro poter soffrire di un traffico pesante soprattutto, inadeguato, inutile, dannoso. La tangenziale nord est serve a questo, così come servono assolutamente, che piaccia o no, alcuni interventi proposti e in parte realizzati sulla fluidificazione del traffico mediante anche rotatorie, che non io, non l'amministrazione, non il consigliere Cicero, che è passato alla storia come il consigliere delle rotatorie, non noi, diciamo, ma l'Arpav, che è nel traffico più lento, ma scorrevole che avviene l'inquinamento minore per la città. L'inquinamento maggiore per la città avviene con le code, con il traffico a motore acceso, fermo, con gli stop, con i semafori, con le accelerate per prendere il verde. E la fluidificazione lungo la circolare, diciamo, interna e che oggi è l'unica, purtroppo, circonvallazione che la città ha, ed è per l'appunto inadeguata. Ho perso il filo. La fluidificazione del traffico su questa circolazione più esterna consentirà di non appesantire con un traffico di transito la parte più interna invece, vicino alle mura cinquecentesche, che oggi viene impropriamente ancora utilizzata da un traffico di attraversamento.

Strada provinciale 46, variante, vista come assolutamente indispensabile. Indispensabile per dare peraltro giustizia ed equità ai cittadini lungo la strada Pasubio, che sono da anni ed anni in sofferenza. via Martiri delle Foibe, completamento che consentirà di scaricare da un traffico meramente di attraversamento lo stesso viale della Pace.

Il sistema Sitave. Il sistema Sitave con il punto di domanda sull'entrata o meno in Campedello sul sistema delle tangenziali. Oggi è così con qualche problema in alcune ore del giorno. Non c'è ombra di dubbio che l'eliminazione di un'entrata, uscita in Campedello, dice il PUM, dovrà avvenire se reggerà la bretella Debba, nuovo ponte di Debba e strada fino al sistema di Vicenza est. Non ponte e basta, ponte e bretella, tunnel scolmatore, previsto qui e previsto nel PI, tutt'altro che utopico e un condizionamento positivo che la Valdastico sud dai caselli a sud, ad iniziare dal casello già aperto a Montegaldella-Longare potrà portare. Solo allora potremo essere sicuri che sarà bene eliminare da un'area così ormai centrale, qual è Campedello, un'entrata e un'uscita dal sistema delle tangenziali.

E infine l'alta velocità. C'è anche un emendamento che ho visto della consigliera Barbieri, che abbiamo attentamente analizzato. L'alta velocità qui viene assunta non certo come un sistema di trasporto pubblico urbano, ovviamente, ma come uno degli elementi di attrazione di

traffico e di sosta, pensando che la nuova stazione in Fiera possa rappresentare quell'area di collegamento nazionale e internazionale che oggi Vicenza non ha e quindi con un dovuto collegamento tra le aree centrali, attraverso il trasporto pubblico locale, e il punto nodale della stazione alta velocità.

Egredi colleghi, il piano strategico, un piano di indirizzo, un piano di equilibrio. Non confondiamo il Piano Urbano della Mobilità con alcuni lavori che stiamo facendo. Lo voglio dire anche a chi mi ascolta, due sono le strade che sono interessate da grandi lavori da tempo e che hanno anche danneggiato sicuramente il lavoro lungo quelle strade, viale Trieste e ora viale Verona e viale San Lazzaro. A parte che penso siate d'accordo con me che il Comune debba un atto di grande civiltà nei confronti di chi lavora e che ha patito e che ha probabilmente perso affari in questo periodo di lavori, dando delle asseverazioni, questa è la parola giusta, e mandandole in automatico alle ditte, delle asseverazioni che possono essere usate ai fini fiscali per le singole ditte. Ma quei lavori dovevamo farli e sapete bene che gli obblighi del patto di stabilità, imposto agli enti locali, ci dicono che quei soldi o venivano impegnati e in gran parte spesi nel corso del 2012 o non li avremmo potuti più utilizzare, in gran parte nel 2013. Sono le assurdità su cui non mi voglio soffermare e che non dipendono da noi.

Ci sono stati dei lavori, quei lavori stanno per finire o finiranno in viale Verona, e l'attuazione di quelle questioni riguardanti o le piste ciclabili o il trasporto pubblico locale, laddove avranno posti auto molto pochi per la verità, siamo stati molto attenti. So che girano delle informazioni che non sono esattamente quelle dei progetti, molto pochi, su viale Trieste, lato destro verso le sbarre e su viale Verona, sostanzialmente in lato destro entrando in città, su viale Trieste lato destro uscendo dalla città, su viale Verona sul lato destro entrando in città dopo praticamente il cavalcavia di Ferretto de' Ferretti, fino a via D'Annunzio. Ma per viale Trieste l'amministrazione comunale, voglio rassicurare i signori consiglieri, è in una fase di firma per l'acquisto di un terreno che è proprio vicinissimo all'area delle sbarre e anche di un centro medico importante che si trova in viale Trieste per dare 38 posti auto nuovi in quell'area di viale Trieste. E analogamente si cercheranno dei posti auto ricavati con sistemi di rotazione che oggi non ci sono, a copertura di una ventina di posti auto che faremmo saltare in viale Verona. Indispensabili sacrifici per raggiungere quegli obiettivi generali.

Egredi colleghi, voglio concludere questa mia relazione con un'annotazione che sta sopra tutto e tutti e secondo me sta nel nostro dovere etico, dopodiché ognuno fa quello che crede, di fare amministrazione per la responsabilità che i cittadini ci hanno dato nel mandarci qui per un periodo. E parlo della questione ambientale. Sono stato molto felice, ve lo dico schiettamente, quando il 28 settembre scorso, con parere numero 97, la Commissione regionale VAS, commissione molto rigida, nell'analizzare il Piano Urbano della Mobilità di Vicenza ha ritenuto che il Piano Urbano della Mobilità di Vicenza sia impostato in un'ottica di correttezza rispetto agli obiettivi del risanamento ambientale, al punto tale da dichiararne la non assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica. Cosa che viene fatta assai di rado, vuoi perché questo piano è congruo alle valutazioni ambientali che aveva superato il PAT, vuoi per il modo con cui questo piano è stato impostato e per i suoi obiettivi.

Le manovre che qui sono proposte oggi alla vostra attenzione sono manovre ambientalmente corrette dal punto di vista delle emissioni, chiare e, dal mio punto di vista, equilibrate rispetto ai tanti interessi, legittimi, che esistono nella città, che noi amministratori dobbiamo tenere presenti, sapendo che c'è un diritto sopra i diritti molto difficile da garantire, ma la nostra parte sia pur minima, sia pure fatta di gocce, la nostra parte la dobbiamo fare, che è il diritto alla salute, per noi e per le generazioni che verranno. Questa è la tesi del Piano Urbano della Mobilità che l'amministrazione oggi vi propone.

- **PRESIDENTE:** Grazie, signor Sindaco. Prima di dare avvio al dibattito, devo comunicare che è pervenuta sul tavolo della Presidenza una richiesta d'intervento di terzi, ex articolo 12. È stata

formulata dal Presidente del gruppo del PDL Francesco Rucco. Se vuole presentare questa richiesta due minuti, dopo si vota senza discussione. Prego.

- RUCCO: Grazie, Presidente. La richiesta poc'anzi presentata alla sua attenzione, ha esclusivamente lo scopo di, alla luce delle polemiche anche vissute in questi giorni e che abbiamo letto tutti sulla stampa, di fare un po' di chiarezza nei rapporti tra amministrazione e un'associazione di categoria, che è l'Ascom. Quindi noi chiederemmo che il Consiglio si esprima sulla possibilità di sentire un rappresentante della categoria Ascom in aula sull'argomento PUM. Grazie.

- PRESIDENTE: Grazie, consigliere Rucco. Si vota. Chi vota a favore vota per l'accoglimento della richiesta, chi vota contro vota per il respingimento della richiesta. Ci sono alcuni consiglieri che non hanno votato. Chiusura della votazione. Favorevoli 17, contrari 18, astenuti 2. La richiesta è respinta...

(interruzione)

...non mettetemi nella sgradevole condizione di far sgombrare l'aula, che è contro i miei più intimi convincimenti. Apro la discussione... prego, prego, consigliere Meridio.

- MERIDIO: Ai sensi dell'articolo 29 del regolamento del Consiglio comunale, oggi abbiamo questo dibattito sul PUM che ha ovviamente, questa delibera, ha un parere favorevole del dirigente del settore Andriolo. Sono senza voce, per cui chiedo scusa. Quindi l'argomento va in Consiglio comunale con i pareri dei dirigenti, tutto regolare. Parallelamente c'è un'altra delibera di iniziativa consiliare che ha invece un parere contrario del dirigente del Consiglio comunale, questo del dirigente Andriolo. Io non parlo a difesa dell'altro provvedimento, che è di mia iniziativa e che è quello che riguarda la sosta in centro storico, ma pongo questo problema al Segretario generale: il parere sul secondo provvedimento, quello a mia proposta sulla gratuità della sosta in centro storico, dice testualmente. "L'argomento sosta, tariffazione della sosta - dice il dirigente Andriolo - non è di competenza del Consiglio comunale". Questo è il parere espresso dal dirigente.

Allora io vorrei far rilevare che in questo PUM, nel piano, a pagina... ora la tiriamo fuori, c'è tutto un meccanismo di tariffazione della sosta nelle varie aree, del centro storico, delle tre aree, rossa, rosa, ecc. Allora io mi chiedo come sia possibile, se non è, in un provvedimento quello di mia proposta, competenza del Consiglio comunale questo settore, che discutiamo il PUM con parere positivo del dirigente che contiene analogo identico testo, solo con delle tariffe diverse, di là gratuità, qua invece è tariffata? Mi chiedo come sia possibile procedere nella discussione di questa delibera, che contiene tante altre cose, alcune che condivido, altre no, ma questo lo discuteremo più avanti. Però due provvedimenti su questo tema identici, uno ha un parere contrario, l'altro invece favorevole, ma non è competenza del Consiglio comunale, questo è quello che ha scritto il dirigente del Settore.

- PRESIDENTE: Mi pare, al di là della richiesta tecnica, che lei ponga una questione pregiudiziale? Sì. Non so se vuole parlare o il dirigente del settore o il Segretario generale, sennò andiamo a...

- SEGRETARIO GENERALE: Consiglieri, io non entro nel merito del parere del dirigente; le dico solo che a memoria della giurisprudenza specifica sul caso, diverse sentenze hanno evidenziato che quando si discute delle modalità applicative di piani tariffari, di elementi tariffari, la competenza può essere del Consiglio comunale. In questo caso abbiamo un piano vero e proprio che è per materia competenza del Consiglio comunale, quindi quand'anche ci

fosse una parte che attiene alle modalità applicative tariffarie, non vi è dubbio che la competenza è e permane del Consiglio comunale. Io adesso ripeto, non conosco l'altra proposta con l'altro parere, però se la giurisprudenza evidenzia quando si parla di mere tariffe la competenza tariffaria è della Giunta. Quindi confermo la differenza di competenza tra Giunta e Consiglio. Ripeto, non ho visto la proposta iniziale di cui mi parlava e non ho letto il parere specifico di cui mi parlava.

- PRESIDENTE: Se vuole replicare brevemente, ma andiamo avanti, perché altrimenti...

- MERIDIO: Io rimango della mia opinione: o è competenza o non è competenza per entrambi i provvedimenti, non per uno sì e uno no. Ma ricordo che l'incompetenza può anche portare alla nullità dell'atto. Mi piacerebbe sentire chi ha espresso il parere su questo.

- PRESIDENTE: Qualche consigliere si esprime a favore o contro? Nessuno. Sulla questione pregiudiziale...

(interruzione)

...no, lui ha posto una questione pregiudiziale, cioè chiede ai sensi dell'art. 29 del nostro regolamento che in base a queste argomentazioni che lui ha sviluppato in aula l'oggetto sia ritirato dall'ordine del giorno. Consigliere Rucco a favore. Prego.

- RUCCO: Siccome il Segretario ha dato un'opinione, un parere, funge da notaio della seduta, insisto sul fatto che il dirigente dia a microfono, quindi che venga verbalizzato il suo parere su questo punto, sulla pregiudiziale. Deve chiarire.

- PRESIDENTE: Se lo vuole, può farlo, ma non gli si può imporre. Qualcuno contro?

(interruzione)

...il dirigente vuole rispondere? Prego. Ripeterà quello che ha detto il Segretario generale.

- ANDRIOLO: Confermo quanto ha detto il Segretario generale, il PUM non ha la cogenza di stabilire le tariffe della sosta, che sono materie appunto della Giunta comunale. La proposta di deliberazione aveva nel deliberato, nel dispositivo la definizione della gratuità della prima ora, ecc., cioè aveva una disposizione cogente invece nella definizione delle gratuità o meno della sosta, delle tariffazioni, e quindi è appunto questa materia della Giunta comunale.

- PRESIDENTE: Qualcuno si esprime contro? Nessuno. Si vota. Chi vota a favore vota per l'accoglimento della questione pregiudiziale, quindi l'oggetto, il PUM viene ritirato dall'ordine del giorno, a tempo determinato. A differenza della questione sospensiva, si tratta di una questione pregiudiziale. Chi vota contro vota contro la richiesta. Chiusura della votazione, di cui comunico l'esito: favorevoli 10, contrari 24, astenuti nessuno. La richiesta è respinta, la questione pregiudiziale è respinta.

Dal mio video sono scomparsi i consiglieri che avevano chiesto la parola, però li avevo annotati, quindi Abalti, Cicero, Formisano e... ora sono ricomparsi. Formisano, Franzina, Cicero e Appoggi. Ricordo i tempi. Si tratta di un atto di programmazione generale, un atto di pianificazione, quindi i tempi sono raddoppiati: dieci minuti ogni consigliere e venti minuti ogni Presidente di gruppo. Ha chiesto di parlare il consigliere Formisano. Prego. C'era Claudio Cicero prima. Mi si sono invertite tutte le prenotazioni, prima avevo Abalti, Cicero, Formisano

e Franzina. Riprendiamo da questa scansione cronologica e quindi Abalti rinuncia, Cicero, venti minuti. Prego. Poi Formisano e poi Franzina.

- CICERO: Grazie, Presidente. Signor Sindaco, consiglieri e ospiti, io ho una serie di precisazioni da fare. Prima fra tutti che, pur essendo stato per qualche mese nell'ambito del settore mobilità, il PUM non l'ho mai ben visto e digerito, perché viaggiava un po' anche su binari separati. Comunque, quando l'ho visto, ho avuto modo di dire la mia, e io non sono assolutamente favorevole su questi indirizzi. Avevo altri indirizzi e adesso vi specificherò perché.

Innanzitutto c'è una questione che vorrei che fosse chiara per tutti, perché vedo dei rappresentanti anche di AIM, che è la fusione tra le due aziende. Io voglio approfittare di questo momento per esprimere la mia insoddisfazione, la mia rabbia nei confronti dell'atteggiamento che hanno avuto le due aziende e i due enti, Provincia - Comune, nel non effettuare la fusione tra le due aziende, sinonimo di risparmio totale, di mancate sovrapposizioni che adesso ci sono, e di miglioramento del servizio tutto, perché non è possibile che tizio fa cosa e caio ne fa un'altra, quando siamo in una città piccola che ha la necessità di mettere in moto un meccanismo virtuoso proprio nel trasporto pubblico. Sono state dette in questa materia di quelle castronate che metà basta e questo io lo grido con la mia totale rabbia. È un termine che non vorrei usare ma su questo ce l'ho, perché non ci sono riuscito da assessore, non ci sono riuscito da consigliere delegato, sono diventato nonno da dieci mesi e non ho visto la fusione di queste due aziende, è uno scandalo tutto vicentino. Spero che mio nipote non debba andare alle elementari, perché va già all'asilo nido, che non debba andare alle elementari per vedere questa fusione.

Sulle preferenziali, caro Cazzola, perché mi rivolgo a te, perché ci siamo spesso beccati, lo sai benissimo che io sulle preferenziali sono d'accordo a patto che non infrangano con tutta la loro, diciamo, prepotenza contro quella che è la viabilità normale, il traffico normale. Ci vuole una sana convivenza tra un trasporto privato e il trasporto pubblico. La mobilità è un equilibrio delicatissimo, perché si rivolge a esigenze completamente diverse su infrastrutture nate per fare dell'altra cosa. Quindi quando si parla di preferenziali bisogna parlare di sensi unici, sosta, riserva di sosta, mantenimento di sosta per determinate funzioni, quindi un equilibrio delicatissimo. Nella tabellina del PUM non ci sono le preferenziali, ci sono pezzi di preferenziali. Il Sindaco mi dispiace che se ne sia andato, perché l'assessore alla mobilità è lui. Io mi ero azzardo nel lontano 2000, dodici anni fa, la prima cosa che feci da assessore alla Mobilità era quella di disegnare le corsie preferenziali, i sensi unici e la sosta. Sono agli atti, andatevele a trovare, pubblicate anche.

L'equilibrio si raggiunge mettendo in moto i meccanismi positivi dell'una cosa e dell'altra cosa. Non è vero che il traffico privato vada penalizzato, non è vero, va indirizzato, va migliorato nei suoi nodi, quelli che bloccano il traffico, e guarda caso la storia delle rotatorie non è un caso, viale Quadri non è un caso. viale Quadri ha una sua logica, perché come si fa a fare in modo che la gente non attraversi inutilmente il centro storico? Migliorando le infrastrutture esterne, facendo in modo che chi sta sull'infrastruttura esterna trovi più conveniente fare la strada esterna, perché ci mette meno tempo che non attraversare il centro storico inutilmente.

(interruzione)

- PRESIDENTE: Prego...

- SORRENTINO: ...scusi Presidente, mozione d'ordine. Sappiamo che l'assessore alla Mobilità è il Sindaco, non possiamo parlare al muro, quindi per favore chiedi al Sindaco di essere presente.

- PRESIDENTE: Va bene, lo faccio chiamare. Lei continui intanto... non mettetemi nelle condizioni di far sgombrare l'aula. Chiamate il Sindaco per favore. No, non sta facendo un'intervista su TVA...

(interruzione)

...per favore, il pubblico, non mettetemi nella sgradevole condizione di fare sgombrare l'aula, cosa che ho già deciso, ho già fatto in passato. Per favore. Consigliere Cicero, a lei la parola.

- CICERO: Recupero un po' di tempo.

- PRESIDENTE: Sì, la faccio recuperare. Prego.

- CICERO: Grazie, Presidente. Stavo facendo il punto sulle preferenziali che così come sono segnate nel PUM non sono correttamente segnate, perché sono mozziconi, caro Sindaco, proprio come mozziconi sono le piste ciclabili che si sono fatte nel tempo e che vanno collegate. Però nel quadro sinottico qui nella tavola sono mozziconi le corsie preferenziali. Non sono le preferenziali che avevo disegnato io a suo tempo complete, perché a una cosa bisogna dargli un capo e anche coda, sennò ritorniamo ai discorsi delle piste ciclabili, dopodiché capo e coda, come ho detto prima, facendo in modo che però il traffico privato non subisca una stasi dovuta al fatto che non c'è più dove poter andare, quindi sensi unici, quindi sosta.

Non a caso io ho fatto una proposta su viale Trieste che salva capre e cavoli. Peccato che non mi si sia voluto ascoltare nel fare il viadotto sopra la ferrovia, perché quello avrebbe tolto la coda, avrebbe tolto quindi la problematica di dover fare la corsia preferenziale e avrebbe dato modo di realizzare la ciclabilità e anche la sosta. Poi lei mi dirà che non c'erano i pareri, invece i pareri ci sono, perché lo sa benissimo che ci sono; si poteva fare lo stesso anche se si sforava qualche mese, abbiamo appurato anche questo. Comunque, scelte, per carità di Dio!

Mi riferisco alla sosta. Della sosta non condivido ciò che è stato rappresentato nell'ultima versione di PUM. Io quando l'avevo visto era un po' diverso, perché c'erano N scenari, tre scenari, A, I e M, che qualcuno l'ha voluto indirizzare secondo l'acronimo della nostra azienda, e manca però lo scenario che è stato attuato realmente nel PUM, perché lo scenario del PUM non è stato inserito quella colonnina, c'era A, I, M, ma adesso abbiamo scelto un altro perché lo scenario attuale è frutto dell'incrocio di più scenari e questa è una scorrettezza nei confronti di... l'ho capito io perché magari ci sono dentro nel mestiere, ma un consigliere normale fa fatica a capire quale scenario sia stato attuato veramente di quelli proposti alla pagina 196.

Sulla sosta, come la vedo io, naturalmente sono un consigliere quindi... Come la vedo io? Io la vedo esattamente con i quattro parcheggi per il centro storico, che sono il Verdi già realizzato, mi verrebbe voglia di dire fatto da me, perché così è. Poi c'è il parcheggio a nord, quello di Fogazzaro, diciamo, fatto da noi, Sindaco. Poi c'è il parcheggio di Santa Corona, raddoppio, mi verrebbe voglia di dire fatto da me, il raddoppio, e che, guarda caso, voleva essere raddoppiato verso il basso, migliorato. E quale manca? Qual è l'altro punto cardinale che manca? Manca al sud all'Eretnia. È lì che manca un parcheggio, Sindaco, perché lì abbiamo un polo di eccellenza, che è la casa di cura che è senza parcheggio, che attira numerose utenze che, guarda caso, non è che si va a ballare lì, ma si va purtroppo per esigenze fisiche, e manca puntualmente il parcheggio, a sud manca il parcheggio ed è lì che va fatto. Fare il parcheggio all'ex Gil non ha nessun senso, perché è un ibrido. Un parcheggio o lo si fa vicino, per cui io poi quando vado a piedi ci metto da zero a un minuto, o lo faccio come i parcheggi scambiatori che prendo la navetta, che hanno un loro senso e li posso fare fuori. Ma se lo faccio a metà strada, dove arrivo quasi quasi, ma poi ho da fare cinquecento, ottocento, un chilometro di strada, non ha nessun senso.

Bretellina di Debba. Non so quante volte l'ho detto, mi sono ormai stancato, che il ponte di Debba, i nuovi ponti di Debba andarono fatti immediatamente quando si è rotto il primo ponte. Perché questo? Perché ancorché in presenza o in mancanza della bretella di strada Pelosa, il nuovo ponte poteva avere le limitazioni al traffico pesante per dimensione e per larghezza e per altezza, però aveva un nuovo ponte a doppio senso di circolazione, non quella schifezza che c'è che va a senso unico, peraltro con le code che si formano in strada in Riviera Berica a danno della ciclabilità, perché le macchine sono in fila dove ci dovrebbe essere la fila ciclabile, che nel punto più delicato, nell'incrocio con il ponte di Debba è interrotta. È interrotta la pista ciclabile di Casarotto, la più famosa che abbiamo.

Quel ponte lì andava fatto subito, anche perché c'erano i soldi e spero che siano ancora sufficienti a farlo ed erano i soldi che aveva la Provincia, dopodiché la realizzazione del passaggio o chi ammettere al passaggio era facilmente precludibile con delle ordinanze e con dei manufatti che precludessero il traffico pesante.

Sono esattamente contrario alla chiusura, faccio un excursus, perché dopo ritorno su alcune cose, sono assolutamente contrario alla chiusura dello svincolo della Riviera Berica, perché se c'è una cosa che dà modo di funzionare, sono proprio la possibilità di uscire anche in quell'arteria e l'ho già detto a suo tempo al Sindaco, e naturalmente sono assolutamente contrario al progetto che prevede, dell'alta velocità, la stazione in Fiera. È una cosa assurda, che non sta né in cielo né in terra. Noi abbiamo una bellissima stazione in centro storico, al servizio della gomma, quindi al servizio dei bus, al servizio di quella che è la città storica e lì deve stare la fermata. Siccome sono state dette delle cose non vere, la metto così, per non dire delle bugie, e queste le dimostrerò con i fatti e con le carte, perché la delibera del Cipe citata, quella che peraltro ha visto anche in pezzi scritti dal sottoscritto, non è vero che dice quello che è stato detto come presupposto per fare la stazione fuori. Non è assolutamente vero e lo dimostrerò rileggendo la delibera del Cipe in pubblico, nei punti salienti e vedrete che quello che è stato detto che dice la delibera del Cipe non è assolutamente vero.

Per ritornare un po' all'assetto complessivo della nostra città, ovviamente tangenziale nord per fortuna di Dio è stata inserita in modo corretto e su questo rendo le armi al Sindaco, che ha accettato di rimettere a posto la tangenziale in una certa maniera, perché quello era il modo per fare sì che la tangenziale avesse una sua logica e quella è "made in Cicero 2004", ottobre del 2004.

Poi andiamo a vedere il tunnel stradale, lo scolmatore. Bene, dovete sapere, forse non tutti lo sanno, e questo me ne dispiace, che sempre nella citata delibera Cipe del 2006 il tunnel stradale che avrebbe collegato l'ovest all'est, cioè da dove c'è, per intenderci, Piva Gomme, per intenderci come zona, a stazione ferroviaria uscita, dove in stazione ferroviaria veniva costruito un parcheggio a 520 posti, a interrimento e uscita di Riviera Berica, nodo nuovo dello stadio. Quel progetto aveva visto ben due partecipanti al project financing di cui uno vincitore, che è buono buono e aspetta una decisione che è quella del Cipe di erogare ben 115 milioni di euro scritti nella delibera del Cipe, proprio a favore di questo tipo di attività. Cosa avrebbe fatto quel tunnel stradale? Avrebbe sgravato pesantemente l'attraversamento centrale, dando modo quindi ad una riduzione di traffico di attraversamento, che quello solo di attraversamento non produce neanche ricchezza per il commercio, purtroppo, perché è solo di attraversamento, ma avrebbe messo in moto sicuramente un sistema di collegamento mediano della nostra media città, rispetto alla tangenziale sud, che è troppo a sud, perché è sotto lì, nei colli, e alla tangenziale nord, che sarà a nord. Quindi era un attraversamento mediano, sarebbe stata la replica della statale 11, la vecchia statale 11.

Dov'è nata Vicenza? Vicenza è nata sul decumano romano, è stata sulla statale 11, cioè Verona, Venezia, che è il nostro corso Palladio. Quindi perché ci sono degli attraversamenti impuri, come diceva il Sindaco, oscuri? Perché noi siamo nati secondo questo asse e se a sud abbiamo viale Venezia e poi viale Fusinato-Risorgimento, subito a nord non abbiamo niente, perché subito a nord di corso Palladio c'è contrà Riale, impossibile, perché non ha nessun

collegamento. A nord di contrà Riale cosa c'è? San Biagio, e non ha neanche quello nessun collegamento, perché poi va in San Lorenzo, quindi nello sviluppo della nostra città la mobilità ha subito una forte castrazione a nord, cioè non abbiamo modo di passare da una parte all'altra. Ma è un concetto tutto vicentino questo, perché la tangenziale nord disegnata dal sottoscritto nel 2004 mette in collegamento esattamente i due rami, est, ovest, cioè la variante 46 del Pasubio e il proseguimento dell'Aldo Moro collega esattamente a nord, cosa mai scritta da nessuna parte, perché a Vicenza si pensava alla grande U. Non si capisce perché in tutte le città c'è un anello che gira attorno, Roma insegna con il Grande Raccordo Anulare; non si capisce perché a Vicenza bisognava fare la U. E quelli che da est dovevano andare ad ovest dovevano andare in viale Dal Verme, che il Sindaco quando fu Sindaco a suo tempo bloccò al traffico pesante. Peccato che sono passati, 1995 ma ancora prima, sono passati vent'anni gagliardi e non abbiamo ancora visto l'altro scandalo degli scandali, cioè la variante alla 46.

Il Pasubio. Io mi sono cuccato N lenzuola alla rotatoria fatte da Guaiti e da Rolando, Rolando è sparito in questo caso, contro il traffico pesante sulla statale Pasubio, che costa un sacco di soldi e che non è vero, Sindaco, che non sono stati spesi i soldi nell'asfaltare, come ha scritto in quella lettera sul giornale, che ha ereditato delle strade messe male; ha ereditato delle strade messe male, perché i soldi non c'erano, perché se adesso non avesse avuto la botta di fortuna di avere la vendita delle Autostrade, soldi per fare lavori così non ce ne sarebbero stati, neanche le asfaltature che state vedendo adesso. Però io le ho dato atto a suo tempo che aveva messo più soldi di prima che aveva però avuto, e lo deve riconoscere, la fortuna di avere ereditato, questa volta sì, tutti i nodi, quasi tutti i nodi sgroppati, come si dice in Veneto. I nodi sono stati tutti sciolti, perché le rotatorie hanno sciolto i nodi più importanti, dove la gente ci lasciava giù minuti e minuti della propria vita, perché qualità della vita è anche andare un quarto d'ora prima al lavoro, o metterci meno di un quarto d'ora, perché prima c'era il semaforo, dopo c'è la rotatoria; ci metto meno tempo ad andare al lavoro, meno tempo a tornare a casa. Se faccio la somma di tutti quei minuti tutti i giorni per N giorni, per un anno, per N anni, vengono fuori cifre spaventose. Faccia pure, voglio essere magnanimo, dieci minuti al giorno di risparmio di vita non in strada, perché via Quadri insegna, contro tutti i gufi che dicevano che basta andare alla salita di strada Bertesina per vedere che non c'è più la coda che era fino a via Riello. Vuol dire risparmiare dieci minuti e oltre al giorno ad andare e tornare; dieci minuti al giorno sono un'ora circa la settimana, sono quattro ore al mese di vita, se ci sputate sopra, per me questa è qualità della vita.

Sarà anche qualità della vita fare le piste ciclabili, e io le ho fatte. Credo di aver dimostrato che le piste ciclabili che ci sono, i mozziconi che ci sono, Sindaco, sono stati fatti dove intanto si poteva fare rapidamente e portare a casa dei pezzi strategici. Però dopo avere fatto le infrastrutture, come si diceva, dopo avere fatto l'Italia bisogna fare gli italiani. Adesso quando si fanno le infrastrutture, io che regolarmente transito da via Cairoli, via Mercato Nuovo, ogni giorno, ogni sera io abbasso il finestrino della macchina, affianco puntualmente la bicicletta che sta in strada invece che stare sulla pista ciclabile, gli suono, non gli sparo, ma gli dico esattamente questo: "C'è la pista ciclabile!"

L'altra sera un ragazzotto, sarei sì volentieri sceso dalla macchina e l'avrei attaccato sulle transenne, al mio segnare di dire: "Guarda che c'è la pista ciclabile!", "Che vuoi tu?". Questa è stata l'espressione bellissima, "Non voglio niente, gli ho detto, solo vorrei risparmiarti una multa" e invito i Vigili a dare le multe a coloro che non usano le piste ciclabili dove ci sono. Alla domanda "Cosa vuoi tu?" gli ho detto "Ti vorrei risparmiare la multa, perché devi sapere che dove ci sono le piste ciclabili devi montare sulla pista ciclabile". Ah! Questo è stato il mio dialogo con un utente tipo in bicicletta, quindi io sono rispettoso anche delle biciclette ed è giusto che sia così, però quelle delle biciclette devono essere rispettosi delle infrastrutture create per loro, con tanti sacrifici, con tanti soldi, con difficoltà talvolta, perché non è semplice farle. E quindi il rispetto deve essere reciproco, pedoni su biciclette, biciclette su pedoni, perché ciò che succede alla fine di corso Palladio, con le biciclette lanciate nel chilometro lanciato, perché c'è

la discesa, che viaggiano ad una velocità che se non hanno dei freni buoni alla fine si piantano sulla struttura di fronte; nel rispetto quindi delle biciclette e nel rispetto dei pedoni, pedoni su biciclette, macchine su biciclette, biciclette su macchine, insomma rispetto reciproco.

La mobilità è un equilibrio totale e più c'è equilibrio più la mobilità funziona. Io mi fermo qui perché ho finito il tempo. No, ecco, mi hanno dato un altro minutino. Grazie, Presidente.

Quello che mi premeva ancora dire rispetto quindi al PUM che fa delle analisi. Io, esattamente dodici anni fa, nel 2000, 1999-2000, quando siamo saliti su la prima volta, abbiamo ereditato dall'amministrazione precedente in tema di eredità il PUT, che era il Piano Urbano del Traffico e che diceva più o meno le cose che dice adesso, qualcosa meno e che sulle piste ciclabili ne dava già 120 chilometri a suo tempo.

Io ho confrontato le tavole, non corrispondono tanto. Allora mi viene un dubbio, chi è che aveva ragione, i tecnici di allora, che forse qualcuno è lo stesso, oppure i tecnici di adesso? Perché la sovrapposizione non mi torna.

- **PRESIDENTE:** Grazie, consigliere Cicero. È iscritto a parlare il consigliere Formisano, ne ha facoltà. Poi Franzina, Appoggi, Rucco, Zoppello e Volpiana.

- **FORMISANO:** Devo dapprima una spiegazione del perché non abbiamo concesso di parlare ai rappresentanti dei commercianti vicentini. È una spiegazione molto semplice. Nel momento in cui veniva rivolta questa richiesta, probabilmente potevano essere rivolte simultaneamente altre richieste da parte di altri, l'associazione artigiani, piuttosto che gli industriali, i sindacati, i comitati dei cittadini e così via, e quindi questo avrebbe comportato un proliferare di richieste, e in passato ci siamo regolati nella stessa maniera, quindi credo che per uniformità di comportamento ci siamo regolati così anche questa volta.

Torniamo al nostro argomento, che è quello relativo al Piano Urbano della Mobilità. Come capogruppo del Partito Democratico io dirò subito, sgombrando il campo da ogni possibile interpretazione e da ogni considerazione di carattere elettorale, che noi crediamo molto in questo piano, perché riteniamo che sia un piano importante e strategico per molte motivazioni che andrò a dire. Ne abbiamo discusso all'interno del nostro partito. Abbiamo fatto una serie di incontri; alla fine abbiamo convenuto che puntare su una revisione della mobilità con le caratteristiche che diceva all'inizio il Sindaco sia assolutamente strategico, sia assolutamente importante.

Vicenza è una città che ha un inquinamento elevatissimo, nel corso di quest'anno, del 2012, abbiamo avuto oltre 55 giornate in cui c'è stato lo sfondamento dei limiti previsti, in alcuni momenti negli anni passati abbiamo avuto anche più di 100 giornate di sfondamento di inquinamenti. È la stessa VAS regionale che dice nella sua analisi che l'inquinamento è dovuto principalmente insieme con il riscaldamento, insieme con altri fattori, all'uso del mezzo privato, all'uso dell'automobile. L'automobile inquina, non c'è nulla da fare. Finché non riusciremo ad adottare mezzi elettrici, finché non riusciremo a superare il problema dell'uso sistematico delle auto a benzina, le macchine, si sa, inquinano. Quindi il miglioramento della qualità dell'aria è un obiettivo assolutamente importante.

Come si può pervenire a questo obiettivo? Bisognerebbe avvicinarsi al famoso criterio di qualità che prevede che un terzo della mobilità avvenga con le auto, un terzo avvenga con i mezzi alternativi, biciclette e l'uso delle gambe, e un terzo attraverso l'uso del mezzo pubblico. Questo è l'obiettivo che la Comunità europea ha posto come prioritario. E alcune città in Europa sono già arrivate a questi risultati, senza sacrificare nessun settore strategico, e per settore strategico intendo anche il commercio. Non è detto affatto che noi, arrivando a cambiare quelle che sono le attuali percentuali, possiamo poi cadere nel rischio di vedere danneggiate alcune categorie.

Altra considerazione che mi sento di fare immediata è questa: noi non abbiamo intenzione di fare la guerra a nessuno. In città bisogna che ci sia un equilibrio tra tutte le persone e le

associazioni, i gruppi interessati a far crescere una città, a garantire un rapporto equilibrato. Quindi non c'è assolutamente da parte nostra la volontà di danneggiare alcuno. Tanto è vero che tutti gli incontri che sono stati fatti di recente puntano a un solo obiettivo, quello di graduare nel tempo e di rendere il più possibile meno impattanti i provvedimenti che sono contenuti nel PUM. Ma la filosofia di fondo va mantenuta.

Quando noi vediamo che a Vicenza solo il 13% usa i mezzi pubblici, ma soprattutto quando vediamo, c'è un dato che abbiamo consultato prima sul PUM, l'8,4% del movimento interno avviene con l'uso dei mezzi pubblici, l'8,4% è una percentuale estremamente bassa. Noi non stiamo rendendo per niente competitivo il sistema nell'uso del mezzo pubblico e i tre milioni di euro di disavanzo, citati prima dal Sindaco, sono la dimostrazione lampante di questo. Io vorrei fare a questo punto un ragionamento, mi sembra, doveroso. Una volta si parlava di servizio pubblico nei trasporti, oggi questa idea di servizio pubblico è andata gradatamente sfumando, ma in realtà i ragazzi che vanno a scuola, che non hanno ancora la patente, che non possono muoversi in macchina, gli anziani che non usano più l'autovettura hanno bisogno di un mezzo pubblico, ma non è a questi interlocutori che noi dobbiamo rivolgerci, noi dobbiamo rivolgerci alle persone che potrebbero utilizzare il mezzo pubblico e che oggi non lo utilizzano perché il mezzo pubblico non è concorrenziale come orari, non ha dei servizi che sono validi dal punto di vista delle percorrenze e soprattutto, come è stato già detto più volte, è troppo lungo il tempo di percorrenza dovuto al fatto di impattare con il traffico. Quindi questo diventa uno degli obiettivi principali.

Io direi nello sfondo c'è un altro obiettivo molto ambizioso che dovremmo avere per il futuro, sperando che nel futuro ci sia ancora una scelta che riguardi la nostra parte politica, e cioè quello di arrivare alla realizzazione, della quale abbiamo molto parlato, di un sistema alternativo di mobilità rappresentato dall'uso del tram. Ma una linea tranviaria est - ovest o una circolare potrebbe dare veramente una risposta importante da questo punto di vista. Oggi con i tagli continui che vengono fatti al bilancio dei Comuni da parte dello Stato pensare in grande con questa idea su uno sfondo significa probabilmente cozzare con una realtà molto difficile, ma il nostro obiettivo deve essere quello. Noi dobbiamo arrivare ad avere un uso alternativo importante che invogli anche i professionisti, che invogli anche le persone di media età, quelli che lavorano negli uffici ad utilizzare un mezzo alternativo.

Sono rimasto molto colpito da un incontro che abbiamo fatto con l'assessore padovano Ivo Rossi, che è venuto a raccontarci qualcosa sul tram di Padova, dove ci ha detto proprio questo, il fatto che il tram a Padova viene utilizzato da moltissime persone, che lasciano le macchine nei parcheggi scambiatori e utilizzano questa risorsa. Ecco che sullo sfondo avere un obiettivo di questa importanza significa ragionare in un'ottica diversa. Forse il tram ci potrebbe permettere di arrivare a cogliere quell'obiettivo di un terzo di persone che viaggiano con il mezzo pubblico. Ci vorrà del tempo, ci vorranno molte risorse, ma su questo bisognerà muoversi e lavorare.

Un'altra considerazione riguarda le piste ciclabili. Sono stato colpito dalla lettura di un articolo sul Giornale di Vicenza di qualche giorno fa, che diceva che in città la vendita delle biciclette ha superato la vendita delle automobili. È un dato di fatto importante; significa che evidentemente anche in un momento di crisi come quello che stiamo vivendo è importante per i cittadini fare una scelta di fondo e quindi dedicarsi all'uso di un mezzo alternativo. Le macchine, si sa, in questo momento ne vengono vendute gran poche; la benzina è andata a quasi due euro al litro, quindi per qualche persona questo diventa anche una necessità. Noi dobbiamo cercare di agevolare al massimo l'uso della bicicletta, quindi questo piano urbano del traffico va in questa direzione.

È ambizioso l'obiettivo dei 140 chilometri? Io sono convinto di no; è un obiettivo realizzabile. Prima diceva Claudio Cicero che molto spesso le piste ciclabili sono dei mozziconi, è anche vero, però bisogna che noi ragioniamo con una prospettiva. Nei prossimi cinque anni di amministrazione arrivare a completare un percorso di piste ciclabili dovrebbe

essere un obiettivo assolutamente realizzabile, sempre che le amministrazioni non vengano ulteriormente taglieggiate da alcune scelte discriminate che vengono fatte a livello statale, per cui questo piano ha queste priorità, il rilancio dell'uso del mezzo pubblico, il rilancio delle piste ciclabili. Noi riteniamo che sia una scelta importante.

Per questo motivo io credo che noi dovremo proseguire nell'attuazione, sapendo benissimo che i tempi di attuazione non saranno né rapidi, né immediati. Ci vorrà assolutamente una graduazione degli interventi; bisognerà attuarli con molta intelligenza, e purtroppo qualche volta ci si scontrerà ancora con delle realtà difficili, perché non bisogna dimenticarsi che Vicenza è una città ha sicuramente delle problematiche dovute alla sua stessa pianta, alla sua stessa struttura storica. È una città che ha le strade strette, che ha una serie di problematiche dovute alla presenza di una zona collinare, di due fiumi, quindi ci sono sicuramente dei condizionamenti dovuti a questo, ma la direttrice su cui operare dovrà essere questa. Noi ne siamo convinti. Noi continuiamo a credere in questo Piano Urbano del Traffico. Noi lo voteremo.

- PRESIDENTE: Grazie, consigliere. Adesso la parola al consigliere Franzina.

- FRANZINA: Grazie, Presidente. È un documento importante quello che stiamo discutendo. Si discute ogni cinque, sei, dieci anni, ma è anche, e lo dico per aiutare un processo anche di comprensione, un documento di scenario; tratteggia cose che si faranno, perché sono progetti cantierati e finanziati, e tratteggia cose che si spera, si pensa giusto fare. Ma non essendo uno strumento di natura urbanistica, queste scelte andranno poi singolarmente valutate.

Io credo che l'emendamento proposto dal Sindaco smini il problema, perché l'emendamento dice che nei singoli progetti attuativi del PUM si andranno a vedere le puntuali situazioni delle attività economiche commerciali e ad analizzare i problemi e a trovare specifiche soluzioni. Questo sarà scritto nel PUM e questo è importante, perché è vero, me lo diceva un signore qualche secondo fa, se davanti al mio negozio vengono tolti quattro, cinque posti auto, io chiudo. Sono problemi puntuali, sono problemi che vanno affrontati singolarmente e il Sindaco con un emendamento si prende l'impegno, lo scrive in delibera, non è un ordine del giorno, non sono chiacchiere. Questo è un pezzo della delibera con cui l'amministrazione si prende l'impegno ad analizzare le situazioni puntuali. Questo a mio avviso è un passo avanti che aiuta...

(interruzione)

...no, non è previsto. Comunque gli applausi sono per il Sindaco perché l'emendamento l'ha scritto lui...

(interruzione)

...la mantiene perché diventa, non è una promessa, è delibera, è un pezzo del provvedimento deliberativo. Allora questo ci consente di fare un passo avanti, perché le persone che sono qui, ed io sarei stato del parere sinceramente anche di lasciare che uno di loro parlasse, rappresentano problemi veri più grandi della sosta. Bisogna, signor Sindaco, che sul tema del commercio, del piccolo commercio degli esercizi di vicinato si apra una fase di approfondimento, perché troppe sono le attività di piccolo e medio commercio che languono e che non ce la fanno più ad andare avanti, schiacciati da costi, schiacciati da tasse, schiacciati soprattutto, ahimè, dal fatto che nelle tasche dei cittadini di Vicenza ci siano sempre meno risorse, ahimè. Perché, attenzione, il cittadino che non ha soldi e può trovare mille posti parcheggio, non viene a comprare niente. Questo è sempre più il problema di tutti, l'emergenza economica che attanaglia il nostro paese si riverbera anche qua.

Comunque bene ha fatto a mio avviso il Sindaco con questo emendamento a mettere... io discutendone con lui gli avevo proposto una cosa più leggera in realtà. No, questo è un emendamento tecnico alla fine che fa un passo nella soluzione del problema. E ne sono sicuro. Nessuno di noi pensa che il commercio sia un disturbo; il commercio è una ricchezza di questa città, il piccolo commercio che mantiene vivi i quartieri, che fornisce i servizi ai cittadini è una ricchezza di questa città che vogliamo valorizzare in ogni modo.

Il PUM per certi aspetti a mio avviso è anche fin troppo prudente. Io qualche ipotesi di allargamento della ZTL l'avrei valutata, perché le zone a traffico limitato sono un arricchimento del centro storico. Io iniziai a fare politica negli anni Ottanta, quando contro il parere dei commercianti il Sindaco Corazzin decise la pedonalizzazione di corso Palladio. Credo che corso Palladio sia stato pedonalizzato e che questo ne abbia generato una grande valorizzazione, quindi, e lo dico anche al mondo del commercio, ci sono cambiamenti che dobbiamo avere la forza e il coraggio di adottare, con la prudenza, signor Sindaco e assessore alla Mobilità, di guardare quello che si fa, essere pronti anche a fermarsi se ci si accorge che la cosa non funziona, perché la mobilità urbana è un problema difficile.

Parcheggi. Vicenza è una città che in questi anni, Cicero se li è presi tutti come merito suo, è sicuramente un uomo che ha lavorato molto per questa città, ma poi i meriti sono più ampi, questa città negli ultimi quindici anni si è dotata di molti parcheggi. Questa è la verità. Ci siamo dotati di molti parcheggi in strutture estremamente costose, Verdi è costato dieci milioni di euro, non un soldo, un parcheggio in struttura di queste dimensioni ha costi di questo tipo. Bene ha fatto questa amministrazione ad aprire quella grande area di San Biagio, che era di fatto inutilizzata da decenni, e che diventa un altro polmone per il parcheggio in centro storico. Ma guardate, chi vive il centro storico sa che a Vicenza il posto dove parcheggiare si trova, anche il giovedì mattina quando c'è il mercato, non è solo un problema di parcheggi. Diverso è il discorso dei quattro stalli davanti a un negozio, che vanno analizzati puntualmente.

Infrastrutture. Ci sono anche qua cose diverse. Il sistema delle tangenziali, fondamentale per questa città, lo dicono anche gli studi, lo dice anche il buonsenso. Chiudere l'anello che a sud è stato chiuso negli anni Novanta, chiuderlo a nord con la tangenziale nord e la variante alla Pasubio è fondamentale per sollevare i quartieri della cintura periferica della città e garantire a questi quartieri di non subire pesante traffico di attraversamento. Parlo della Marosticana, parlo della Pasubio, parlo della Postumia; sono strade oggi gravate da un traffico di attraversamento che impedisce ai cittadini di vivere serenamente, soprattutto chi abita fronte strada. Ecco che questa grande infrastruttura, che per una parte è progettata e finanziata, e speriamo di vedere presto il cantiere, per l'altra parte è finalmente tracciata, e lo Stato, il Governo nazionale deve assolutamente mantenere gli impegni presi per la realizzazione, saranno un grande risultato per questa città.

C'è un tema, signor Sindaco, che è stato toccato poco e che secondo me è fondamentale. L'SFMR, la metropolitana di superficie, a mio avviso più importante della TAV che dico anche chissà se si farà mai in questi decenni, perché i grandi flussi stanno mutando e ci si sta accorgendo che il flusso ovest - est, cioè quel corridoio 5 che parte da Barcellona e arriva a Kiev non si sa bene se serve. E comunque le lentezze del nostro sistema paese, lentezze gravi, stanno facendo sì che si stia realizzando un corridoio a nord delle Alpi, il corridoio cosiddetto carolingio, che ci taglierà fuori da certi percorsi. È un bene, è un male, non lo so, sono cose che accadono.

Sul tunnel stradale speriamo, è un progetto che ritorna a Vicenza ciclicamente, ne parlò per primo negli anni Sessanta un famosissimo ingegnere trasportista, il professore Sandonnini, che l'aveva previsto sopra la ferrovia, a quel tempo si pensava così, oggi lo pensiamo in galleria, sfruttando questa opportunità del canale scolmatore, speriamo.

Un'altra cosa che va valorizzata di più, signor Sindaco, proprio per sgravare il traffico in centro storico, è il Logistic City Center. Sono quelli camioncini con cui ormai tutti abbiamo

preso confidenza, che hanno in questi anni avuto un apporto importante nella riduzione degli ingressi di traffico commerciale in centro. È una cosa in cui credere e continuare ad investire.

Altri temi importanti. Tornando al parcheggio, uno sforzo, signor Sindaco, per far sì che ci sia la possibilità di parcheggiare spendendo poco. Sta diventando anche questo un problema, il costo del parcheggio sta diventando un problema. Alla fine però su documenti di questo tipo bisogna trarre una conclusione e dire: “Gli aspetti positivi prevalgono?”. E la mia risposta è sì, perché si pone l’attenzione su alcuni temi importanti, le mobilità alternative, ciclabile, pedonale, attraverso i mezzi di trasporto pubblico, questi strumenti vengono incentivati. L’amministrazione fa la scelta di credere nella possibilità che una parte dei cittadini possano smettere di usare l’automobile, perché hanno un servizio alternativo che funziona decorosamente o che funziona bene.

Ecco che le linee di grande flusso pensate da AIM sono una scelta coraggiosa, perché si tratta di investire soldi e sperare che i cittadini lascino a casa l’automobile e accettino di muoversi e vogliono e scelgano di muoversi in modo diverso. Nelle città europee è sempre più così; siamo diventati europei con la meravigliosa mostra in Basilica, cerchiamo di diventare europei anche nella cultura del muoversi in città. Per muoversi in città bisogna scegliere i piedi, bisogna scegliere la bicicletta, bisogna scegliere il trasporto pubblico e in quarta istanza mettere il trasporto privato, quando alternative diverse non se ne hanno. Questo PUM ha anche questo spirito e io lo condivido, perché noi per prima cosa dobbiamo garantire ai cittadini di Vicenza acqua pulita e aria respirabile. Sull’acqua ci siamo fundamentalmente; abbiamo un servizio che funziona; sull’aria no, bisognerà anche qui ragionare su quel 50% delle produzioni di PM10 che non sono di fonte stradale, e anche lì qualche riflessione in futuro andrà fatta. Ma è un altro tema. Crediamo che i nostri figli abbiano diritto a respirare un’aria migliore di quella che respiriamo noi oggi. Questo PUM si muove in questa direzione. E finisco.

Finisco rivolgendomi anche ai cittadini. Il dialogo con voi non si chiude oggi. Il dialogo con chi ha interesse a capire, ad approfondire, a dire la sua su queste cose non si chiude oggi, non si chiude domani, anche se la delibera sarà approvata, perché tutta la fase attuativa è ancora da scrivere e la scriveremo insieme. Non sto dicendo che tutte le richieste saranno esaudite, non prometto favole; prometto che tutte le richieste saranno ascoltate dall’amministrazione, saranno valutate e ogni soluzione percorribile sarà percorsa. Questo è il quadro, una scelta importante. A mio avviso, signor Sindaco, se arrivava prima era meglio, perché oramai siamo anche con l’amministrazione in zona Cesarini, ma comunque bene che si dedichino queste due serate all’approvazione di questo piano; bene che da domani, da dopodomani si parta con le fasi attuative. Questa città ha bisogno di scelte che si trasformano poi in concretezze. Grazie.

- PRESIDENTE: Prima di proseguire il dibattito, comunico che è pervenuta una nuova richiesta di intervento di terzi, di persona diversa da quella a cui faceva riferimento l’avvocato Rucco. Consigliere Barbieri, un minuto. Prego.

- BARBIERI: Io sto chiedendo che in appoggio alle mie considerazioni possa parlare un cittadino che fa parte della circoscrizione n.6, dove sono stati rilevati alcuni problemi. Essendo io non propriamente una tecnica chiedo appunto l’appoggio di una persona terza che mi supporti. Grazie.

- PRESIDENTE: Votiamo. Chi vota sì, vota per la proposta testé presentata dalla consigliera Barbieri; chi vota no vota per il respingimento della sopra citata richiesta. Chiusura della votazione. Favorevoli 15, contrari 18, astenuti 3. La richiesta è respinta.

Continuiamo il dibattito. È iscritto a parlare il consigliere Appoggi e ne ha facoltà. Poi Rucco, Zoppello, Volpiana, Bottene, Sorrentino e Zocca.

- APPOGGI: Grazie, Presidente. Quest’ultima votazione è in coerenza con la logica...

- PRESIDENTE: Per favore, per favore...

(interruzione)

...aspettiamo un istante che si calmino le acque che sono un po' procellose...

(interruzione)

...sono iscritti a parlare i consiglieri Appoggi, Rucco, Zoppello, Volpiana, Bottene, Sorrentino, Zocca, Guaiti, Veltroni e Sala...

(interruzione)

...no, questo non può dirlo, sa. Non può dire che... attenzione, siamo in diretta internet... attenzione a cosa si dice, attenzione. Le minacce non sono consentite. Consigliere Appoggi, prego.

- APPOGGI: La democrazia ha le sue regole e vanno rispettate per tutti. Dicevo che l'ultima votazione che ha avuto un esito contrario non è altro che una logica coerenza con quanto è stato detto prima anche dal capogruppo Formisano. Io vorrei fare una premessa molto rapida rispetto al documento di indirizzo. L'approvazione, la discussione di queste linee di indirizzo è segno dell'inaugurazione di una stagione segnata da pensieri lunghi, da proposte innovative. Il problema è che anche, così, il clima che ho percepito in aula è che spesso è faticoso, molto faticoso riuscire in qualche modo a superare una cultura che è ferma, non cerca la modernizzazione. Eppure credo che questo intervento che ha il compito di affrontare quel tema che è collegato alla mobilità che è il tema della sostenibilità.

La sostenibilità è un modo di concepire la vita dei cittadini, di tutti noi per favorire, generare lavoro, per migliorare, dare benessere ai cittadini, per migliorare la qualità dell'ambiente, per favorire la partecipazione. Questa declinazione della sostenibilità trova nel documento elementi molto chiari ed espliciti per far sì che la parola sostenibilità non sia vuota, ma carica di significati.

Certo, ripeto, è difficile riuscire a ragionare in questi termini, però questa amministrazione con il piano della mobilità dà un segnale affinché si riesca a rispondere innanzitutto ad un tema che io vorrei sottolineare, che non è stato esplicitato negli interventi precedenti, che vorrei in questo momento riprendere, ad esplicitare in modo concreto la conciliazione dei tempi di vita e dei tempi di lavoro. Quando si ragiona su questi temi significa venire in contro alle famiglie. Giustamente il Sindaco nella sua relazione diceva che gran parte dei problemi riguardanti la mobilità si concentrano in determinati momenti della vita quotidiana, nei momenti di trasferimento dalla casa al lavoro o dalla casa alla scuola. Allora se noi cominciamo a pensare dentro a questo quadro, allora ecco che si sta promuovendo una forma alternativa di riqualificazione degli spazi, degli itinerari, una rivitalizzazione sociale riguardante la vita dei cittadini. In particolare io credo che di fronte a questa ipotesi noi portiamo la nostra città, come giustamente è stato detto anche precedentemente, all'interno delle indicazioni, delle proposte europee, e diciamolo chiaro: siamo in ritardo. Molte altre città hanno già raggiunto dei buoni risultati.

Noi stiamo partendo nel 2012. L'arco di tempo indicato sono dieci anni. Io credo che sia necessario far sì che, una volta approvato questo piano, si metta mano subito alla sua concretizzazione, alla sua trasformazione in atti deliberativi concreti, che vanno nella direzione indicata, proprio per recuperare il ritardo che di fatto c'è nella nostra città rispetto a questo tema.

L'altra osservazione che mi preme portare come contributo riguarda soprattutto la parte del trasporto locale. È vero che l'autobus è imbottigliato dalle auto, ma è anche vero che noi dobbiamo cominciare a far sì che ci sia un disegno di servizio pubblico. Io userei non solo trasporto locale, ma servizio pubblico, che sia proprio in sintonia con le indicazioni europee. In fin dei conti questo piano individua una razionalizzazione del servizio, da un lato con le linee, le tre linee importanti di attraversamento, e dall'altro la presenza di servizi qualificati e in funzione ai bisogni dei cittadini nei quartieri che sono i servizi di trasporto pubblico a chiamata, che si integrano con le linee, diciamo, portanti.

Ebbene, questo disegno, che è indubbiamente innovativo, e che deve per forza inserire anche elementi legati ad un'informatizzazione più spinta, alla capacità di avere cioè un servizio che sia legato alle esigenze del cittadino, i cui tempi non siano solo per il rispetto della frequenza, ma che siano legati anche alla possibilità di conoscere, di sapere i tempi immediati, quando arriva alla fermata e quando riuscirà poi a raggiungere il luogo di destinazione. Queste sono, ripeto, delle scelte che già molte città hanno realizzato e allora indubbiamente noi non facciamo altro che andare in questa direzione. Ecco perché è importante sostenere e promuovere questa linea innovativa, che poi avrà bisogno a mio parere anche di uno studio, di una progettazione di quella ipotesi di linea filoviaria, soprattutto ovest - est, che garantirà una maggiore efficienza di trasporto tra...

- PRESIDENTE: Si fermi un attimo. Non è possibile tenere un Consiglio comunale con questo brusio. È anche un po' indecoroso, perché l'argomento è uno dei pilastri di questa legislatura. Prego, consigliere Appoggi.

- APPOGGI: Che migliorerà indubbiamente il servizio in termini di numero passeggeri, chilometri, e che va in contro anche questo alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, si privilegia il trasporto elettrico. Certo, in tempi come gli attuali il progetto potrebbe essere futuribile, però è un'indicazione che va studiata e va portata al più presto a compimento.

Io mi permetto poi di osservare che la questione relativa alla sosta è sempre collegata e interagisce, è integrata con quella del trasporto pubblico. La presenza di 11.000 circa parcheggi a pagamento in una città di 115.000 abitanti, pur non essendo un tecnico, a mio modesto parere risulta essere sufficiente. L'importante è la gestione di questi parcheggi, la possibilità comunque che ci sia un utilizzo razionale degli stessi.

Vi faccio solo un esempio, l'ex Gil. L'ex Gil è uno dei parcheggi che potrebbe essere certamente molto funzionale, da un lato per riqualificare un'area, piazza Matteotti, oggi invasa dalle auto, dall'altro di avvicinare nel centro storico, laddove possibile, anche coloro che per vari motivi non sono in grado di utilizzare il mezzo pubblico. Cioè se noi cominciamo a creare una cultura di una mobilità sostenibile, di un cambiamento epocale e culturale, anche una visione ristretta, ferma sul passato, incapace di cogliere le innovazioni che, ripeto, sono già presenti nella società europea, non consentirà indubbiamente anche di riqualificare i servizi, tra cui quelli commerciali, perché indubbiamente solo attraverso una integrazione tra cultura innovativa, qualificazione dei servizi e possibilità comunque di dare una mobilità sostenibile noi in qualche modo raggiungiamo un obiettivo realistico e concreto.

La possibilità cioè che abbiamo di rendere la nostra città luogo confortevole per i cittadini, un punto di riferimento per i turisti, una capacità di costruire una comunicazione integrata, favorisce indubbiamente anche la realizzazione di luoghi di scambio, di incontro che danno alla città quella sostenibilità umana di cui tutti noi abbiamo bisogno.

- PRESIDENTE: Grazie, consigliere Appoggi. È iscritto a parlare il consigliere Rucco. Lo chiamate un attimo, sennò procediamo. Consigliere Rucco, a lei la parola. Poi Zoppello, Barbieri, Volpiana, Bottene, Sorrentino, Zocca. Guaiti, Veltroni, Sala e Zanetti. La parola al consigliere Rucco. Prego.

- RUCCO: Grazie, Presidente. Io do il bentornato alla Giunta comunale in Consiglio comunale, vista l'ultima esperienza di qualche giorno fa, vedo che quando si parla di sicurezza in Consiglio non ci venite, quando si tratta di piani urbanistici, tutti presenti. Prendiamo atto.

Io analizzo PUM dicendole, signor Sindaco, che ancora una volta lei ha perso un'occasione di dare avvio a una vera fase di concertazione. Guardi, i giochetti a cui ho assistito in questi giorni, gli articoli mirati, le riunioni a meno di ventiquattro ore dal Consiglio comunale nei suoi uffici, anche con alcune categorie e con altre no, sinceramente non le ho apprezzate. Poi è chiaro che il PUM ha, e dopo lo vedremo nel corso dell'intervento, degli aspetti positivi e degli aspetti negativi, alcuni condivisibili, alcuni non condivisibili, però partendo dal metodo siamo costretti a censurare ancora una volta la condotta di questa amministrazione. Che cosa fa? Intanto approva a pochi mesi dalla scadenza elettorale, per campagna elettorale, un piano fatto in fretta e furia nell'agosto scorso, con riunione degli uffici di AIM Mobilità, dove il piano veniva elaborato attraverso dei tecnici, attraverso degli esperti, diciamo, di mobilità, e si è arrivati sempre in fretta e furia all'approvazione in Consiglio comunale. L'importante che si faccia al più presto, senza tenere conto che andiamo verso una fine amministrazione, che le auguro la rivedrà seduto ancora sullo scranno di Sindaco, glielo auguro, evidentemente l'aspirazione di un Sindaco uscente è quella di farsi rieleggere, che però nel caso in cui così non fosse qualsiasi Sindaco dovesse sedersi in quella sedia si trova con un PUM approvato, magari con delle idee diverse, che avrebbe avuto un'idea di città in tema di mobilità diversa dalla sua.

E quindi anche la finta concertazione a cui abbiamo assistito, la consegna di documenti in ritardo, le commissioni una dietro l'altra, commissioni Territorio competenti, così come sta avvenendo per il Piano degli Interventi, che vedono ad esempio solo oggi arrivarci la documentazione sul Piano degli Interventi, a dodici giorni dal passaggio in Consiglio comunale, ci troviamo ancora una volta a dover correre ad analizzare un progetto che francamente, non essendo noi dei tecnici, facciamo anche fatica ad affrontare.

E poi leggo la presentazione di ordini del giorno, sempre parlando di metodo, da parte dei capigruppo di maggioranza, che votano contro la possibilità di far sentire un esponente presente in aula dell'Ascom, perché possa presentare eventualmente dei suggerimenti o anche delle critiche al PUM, e i capigruppo dicono che si impegnano, il Sindaco e l'amministrazione comunale, a dar vita ad una fase di confronto e partecipazione con i residenti e le attività economiche...

(interruzione)

...no signora, non è una vergogna. È una presa per il culo, diciamo come si chiama: una presa per il culo!

- PRESIDENTE: Per favore, signora! Consigliere Rucco, continui.

- RUCCO: Detto questo, passando dal metodo al merito, il PUM non c'è dubbio che è uno strumento importante, uno strumento tecnico che disegnerà i prossimi dieci anni di mobilità di questa città, che affronterà argomenti di mobilità importanti, che vedono impegnare il futuro della nostra città con degli obiettivi anche condivisibili. Cioè io leggendo la prima metà della delibera ero pienamente concorde. Chi è quel consigliere comunale o quella forza politica che si oppone all'auspicio di migliorare la qualità dell'aria? Abbiamo avuto problemi, hanno avuto problemi chi governava la città, Sorrentino era assessore all'ambiente.

Ricordo anche, a proposito di manifesti, interventi pesanti da parte di alcune associazioni o esponenti politici, Lega Ambiente, puntualissima negli interventi contro l'amministrazione Hullweck per le polveri sottili. Siamo in questi anni ai più alti livelli delle polveri sottili, e Lega Ambiente esce una volta l'anno per dire che il PUM è condivisibile. Comunque va migliorato e

vedremo cosa si potrà fare. Allora dico alla Presidente di Lega Ambiente, che sedeva sui banchi dell'opposizione in quota, adesso non mi ricordo se "indipendente" DS, eletta nelle liste dell'indipendente dei DS, che francamente non accettiamo questo tipo di denunce ad orologeria.

Come non si può essere d'accordo sul risanamento dell'azienda dei trasporti. Giustamente il consigliere Cicero, ogni tanto ci troviamo anche se di rado magari d'accordo, dice sì, ma siamo qua da anni che tentiamo la fusione. "L'ho tentata prima come assessore - dice Cicero - l'ho tentata da consigliere delegato, non riesco a farla". Perché? Perché evidentemente FTV era, dovrebbe essere ancora, una società sana. AIM il trasporti non lo era, non lo è, non lo è stata, e quindi evidentemente ci sono dei problemi anche di natura aziendale che vanno risolti. Per quanto riguarda le prospettive, gli obiettivi sono assolutamente condivisibili.

Poi entriamo nel merito e troviamo delle cose che possiamo condividere ancora, ma altre no. Per esempio sulle piste ciclabili chi è quel consigliere comunale che è contrario alle piste ciclabili? Nessuno. Per anni ho lottato per avere finalmente quella pista ciclabile benedetta che collega Anconetta a Ospedaletto; vi do atto di avere dato avvio al progetto e alla realizzazione anche, e vedo che va un po' a rilento, ma insomma penso che prima o poi arriverà a fine. Però le piste ciclabili devono essere compatibili con la nostra città e con le nostre strade. Laddove la pista ciclabile viene fatta a tutti i costi in una situazione stradale, in strade strette, che comunque non la consentono, chiaramente diventa anche una situazione di pericolo per i ciclisti e per i pedoni.

Quanto alle corsie preferenziali per gli autobus e quindi poi le LAM, avete progettato queste LAM, Linee Alta Mobilità. Sono delle linee che prevedono dei passaggi frequenti di autobus. Non posso non ricordare che gli autobus a Vicenza per le dimensioni che hanno in alcune ore del giorno sono assolutamente vuoti, viaggiano a vuoto e quindi sono dei costi inevitabili; è vero che nelle ore di punta si arriva a riempirli, talvolta anche superando i limiti, diciamo così, legali della sicurezza, quando abbiamo gli studenti che si accalcano su questi autobus. Ma le corsie preferenziali, cari colleghi, sono anche quelle un aspetto positivo, però non si può tenere conto anche qui delle nostre strade. Mi dovete spiegare la *ratio* di una corsia preferenziale che collega viale Trieste alle sbarre di Anconetta, quando abbiamo un passaggio a livello che nel 2012 è ancora lì che si chiude periodicamente ogni ora, ogni due ore. Qual è il vantaggio per l'autobus che trova il passaggio a livello, ha la corsia preferenziale ma il passaggio a livello chiuso? Spiegateci. Mettiamoci a misurare il vantaggio quando chiude il passaggio a livello. Qual è il vantaggio in termini di risparmio e di tempo per questo tipo di mezzi?

Le LAM poi hanno, così è previsto nel PUM, ad ogni capolinea della LAM c'è il suo parcheggio di interscambio, quelli esistenti e quelli che verranno fatti. Allora, signor Sindaco, è bello parlare, già affrontammo nel PAT questo argomento, è bello dare un disegno degli indirizzi. Per carità, lei stesso però prima ha detto che il Sindaco che verrà, terminati i soldi del ricavato della vendita delle quote della società Autostrade, farà ben pochi lavori. Allora mi spieghi con quali risorse, se sarà lei Sindaco, andrà a fare i parcheggi di interscambio nuovi o i parcheggi nuovi. Ricaverà forse delle aree private che verranno magari concesse in convenzione? Glielo chiedo, poi magari ci risponde nella replica.

Altro aspetto è la sosta. Io vi ricordo solo cosa accadeva in questa città qualche mese fa, in occasione di un improvviso e non avvisato aumento delle tariffe, soprattutto nel centro storico e nelle zone limitrofe al centro storico, dove per poter parcheggiare si mettevano due euro fin dal primo minuto di sosta. Uno si fermava dieci minuti, mezz'ora; doveva pagare due euro a tutti i costi. Questo cosa ha portato? Ha portato ad una retromarcia da parte dell'assessore alla mobilità e della società competente per la sosta, che oggi però rivede un rilancio, un rilancio che ha evidenziato bene prima il collega Meridio nell'ambito della sua istanza di pregiudizialità, in cui dice: oggi stiamo discutendo anche sulle tariffe, dove questa amministrazione decide in tutte le zone del centro, delle zone interno al centro, la zona rossa, la zona verde, quindi anche nell'ospedale, un aumento fino al 50% delle tariffe di sosta.

Cosa vuol dire questo? L'obiettivo è chiaro, lasciare a casa l'auto. L'auto, dice Formisano in maniera molto strumentale, inquina. Formisano in bicicletta francamente non ti ho mai visto andare, ti vedo sempre dappertutto con la macchina, compreso in piazza Biade a fianco alla mia, quindi in bicicletta tu non ci vieni. Voglio vederti andare a fare la spesa in bicicletta! Quindi fare in modo che la gente non venga più nei parcheggi, ma vada nei parcheggi di interscambio, che comunque costano, e magari utilizzare i mezzi alternativi. Magari fosse così.

Io mi auguro di ritrovarsi magari anche per strada nei prossimi dieci anni e vedere cosa sarà successo, quando i dati di analisi dicono che il 90% dei cittadini usa l'auto per gli spostamenti anche minimi, ricordando che gli spostamenti avvengono spesso e volentieri per andare a lavoro, non solo per andare a far compere o andare a fare la spesa e partono spesso dai paesi esterni alla cinta cittadina.

Quindi cosa succede? Succede l'inevitabile, che chi vorrà andare a fare acquisti, troverà più conveniente andare al centro commerciale, senza fare nomi, le Piramidi, piuttosto che l'Emisfero, piuttosto che l'Auchan, perché in centro non ci verrà più. E il centro, signor Sindaco, potrà anche popolarsi di tutti i turisti che vogliamo, ma i negozi saranno chiusi, perché l'inizio è già avvenuto. I negozi stanno chiudendo, questa è la triste realtà, e moltissimi negozianti non riescono a dare risposta in termini economici, perché ci vuole personale e bisogna pagarlo, il turista arriva e trova i negozi chiusi, magari i ristoranti aperti e i negozi chiusi. Questa è la conseguenza inevitabile.

Poi sempre sui parcheggi, signor Sindaco, le ricordo una cosa. Il consigliere Franzina prima dice: il Sindaco si impegna con l'emendamento n.5 a dare risposta con una dotazione della sosta adeguata e le attività economiche. Preciso che comunque il concetto di sosta adeguata, devo capire se... lei non sarà in grado, ma neanche il suo tecnico, capire se basta un posto o ne bastano cinque o ce ne vogliono dieci per un'attività economica e quindi è un concetto assolutamente generico che presta il fianco a interpretazioni di vario genere. Io le ricordo quello che è successo a corso San Felice, dove si è deciso di fare una pista ciclabile, si è deciso di far passare degli autobus, si è deciso di ridurre dei parcheggi con la promessa di aumentarli, perché le attività commerciali avrebbero chiuso. Ecco, allora corso San Felice, a parte quello che sta accadendo dove molti, parlo del primo tratto, dai Giardini Salvi per arrivare a viale Milano, molti negozi hanno chiuso. Questa è un'ulteriore triste realtà, la pista ciclabile è stata fatta, i parcheggi sono stati ridotti. La promessa di fare i parcheggi in più nell'area di via Napoli non è stata mantenuta, quindi se quell'emendamento troverà applicazione come quello che è accaduto in corso San Felice, stiamo freschi.

Un ultimo passaggio. Deve spiegare, io guardi non le do la responsabilità, ma deve spiegare a coloro che sono tecnici e poco politici che qualificare come, anche per motivi tecnici, come disturbo la presenza del commercio lungo un'arteria fondamentale, come nel caso portato ad esempio nel PUM di viale dell'Anconetta, è una cosa che si poteva anche risparmiare o usare quantomeno, perché poi il documento ha girato, e chiaramente il commerciante si sente quantomeno offeso da questo atteggiamento. Mi sarei aspettato da parte sua anche un emendamento a modifica di quello, ma non è avvenuto. Grazie.

- PRESIDENTE: Grazie, consigliere Rucco. È iscritto a parlare il consigliere Zoppello e ne ha facoltà. Poi Barbieri.

- RUCCO: Grazie, Presidente. Buonasera a tutti. Io mi addentrerò più sugli aspetti diciamo tecnici, per quanto riguarda questo PUM, partendo da alcune considerazioni che riguardano le LAM del trasporto pubblico locale.

Innanzitutto è evidente che quello che è previsto dal piano, vista la scala in cui si cala, sono chiaramente dei tracciati molto indicativi e qui diventa fondamentale un aspetto che è stato chiaramente evidenziato dalle proteste che si sono manifestate in questi giorni e anche oggi, vale a dire la mancanza di una concertazione con chi è interessato dell'attuazione dei lavori che

chiaramente questo piano comporta e che, guarda caso, in alcuni casi sono stati anche iniziati prima della sua approvazione. Vedi il discorso di viale Trieste per esempio.

È opportuno a questo punto che vi siano dei giusti rapporti tra cittadini e amministrazione, in maniera tale che le decisioni siano appunto condivise. Suggestivo poi una verifica anche dei tracciati, al di là delle indicazioni sommarie che sono state fatte, perché in alcuni casi ho l'impressione che la cartografia non sia aggiornata, per cui sono delle previsioni di difficile realizzazione.

Per quanto riguarda invece la rete viaria portante, qui giova sottolineare un aspetto molto significativo, vale a dire finalmente il tracciato della tangenziale nord. A questo proposito, dopo quattro anni e mezzo, il Sindaco ci ha detto che la tangenziale nord è un'opera necessaria alla città, cambiando decisamente opinione rispetto a quanto nella primavera del 2008 aveva detto quando si discusse appunto in proposito. In quella data disse che il traffico che si sarebbe smaltito dalla tangenziale nord serviva solo gli scopi della nuova base Ederle 2. Dopo quattro anni e mezzo, al di là di ogni polemica politica, rimane semplicemente da cittadino un grosso rammarico, il fatto di avere perso quattro anni e più in sterili, diciamo così, prese di posizione e ci troviamo ora, com'era purtroppo prevedibile, con una base fatta, ma con una viabilità assolutamente inadeguata e chissà ancora per quanto tempo sarà così.

Il piano poi prevede un'altra opera, che è il prolungamento di via Martiri delle Foibe, ed è un'opera che viene considerata prioritaria, condivisibile assolutamente questo, solamente che non si riesce a capire come mai un'opera così importante, com'è stabilito dal piano, non sia stata finanziata con il tesoretto ricavato dalle quote dell'Autostrada, visto che c'era appunto ora questa possibilità. Di certo non sappiamo quando il prolungamento verso Vicenza est sarà attuato e conseguentemente quando si potrà dare efficace attuazione anche a quanto il PUM prevede per quanto riguarda viale della Pace. In questo momento l'unico risultato, una volta che verrà realizzato il collegamento fra il nuovo Tribunale e la rotatoria di Strada Casale, avremo che il traffico fluirà nel quartiere della Stanga con sicuramente disagi per questo ambito.

Altro punto che merita di essere evidenziato è la realizzazione del nuovo ponte di Debba, che anche in questo caso viene considerato di primaria importanza. A questo punto è quanto più auspicabile che la delibera, che è stata già due volte sospesa, venga portata quanto prima in Consiglio comunale. Non è giustificabile il fatto che debba essere realizzata anche la bretella che collega la rotatoria con il casello di Vicenza est, perché quella può essere comunque un'opera che, essendo collegata al Sitave, può essere fatta in secondo momento, adottando tutti i provvedimenti per limitare il traffico veicolare.

È positivo il fatto, per quanto riguarda il raccordo di uscita e di entrata con la Riviera Berica di Campedello, che ci sia ora l'ipotesi di mantenerlo anche nel momento in cui venisse realizzato il progetto Sitave, cosa che prima era stata assolutamente negata. Invece una previsione che merita un parere negativo è l'utilizzo dell'area ex...

(interruzione)

...per realizzare una strada, anziché per appunto una corsia dedicata al trasporto pubblico locale, come viceversa accordi e previsioni urbanistiche prevedevano.

Sulla sosta vorrei porre l'attenzione per quanto riguarda le fasce filtro, che andranno ad interessare molti quartieri, in particolar modo tutti quelli della fascia intorno al centro storico o delle zone ora tariffate. Siccome qui si prevede anche in questo caso una tariffazione, non per i residenti, ma per chi dovesse comunque andare ad utilizzare questi spazi, credo che anche questo aspetto vada sicuramente... cioè di questa soluzione preventivamente vadano informati i residenti per le conseguenze che questo possa comportare.

Una situazione per quanto riguarda invece la tariffazione, che non è appunto sostenibile, soprattutto in questo momento economico, è l'aumento che il piano prevede. È chiaro l'intendimento che questo si pone, disincentivare l'uso dell'auto e i mezzi che vengono adottati

chiaramente sono i più vari, come c'è stato illustrato. Di certo questo non è il momento economico per potere pensare ad un aumento delle tariffe. Positiva è invece la previsione di un nuovo parcheggio nella zona sud - est in prossimità del centro in sostituzione di Piazza Matteotti, così come l'ipotizzata realizzazione di nuovi 38 posti auto in viale Trieste, in sostituzione di quelli che si andranno a perdere. Di certo la preferenzializzazione della strada andrebbe programmata anche con la realizzazione del superamento del passaggio a livello ora attuato.

Per quanto riguarda la mobilità veicolare, sicuramente è condivisibile l'individuazione delle zone 30 all'ora all'interno dei quartieri; dubbi invece sulla rottura di attraversamento del centro dal lato nord e parte est, vale a dire da San Bortolo verso Levà degli Angeli, Ponte Furo, Ponte San Paolo, Barche, Matteotti, per quanto riguarda appunto le attività economiche che su questo aspetto credo sia giusto coinvolgere.

Per quanto riguarda la ciclabilità, finalmente, e sarebbe appunto quanto di più auspicabile, il fatto che venga realizzata una rete organica e funzionale, cosa che purtroppo finora non abbiamo potuto avere, ma che, se si vogliono ottenere diciamo risultati significativi per una mobilità alternativa, questa è sicuramente una delle priorità su cui concentrare i propri sforzi. Grazie.

- **PRESIDENTE:** Grazie, consigliere Zoppello. È iscritta a parlare la consigliera Barbieri, ne ha facoltà. Poi Volpiana.

- **BARBIERI:** Grazie, Presidente. Oggi si è vista un'ennesima brutta pagina di questa amministrazione. Per l'ennesima volta la democrazia è stata calpestata ed è stata calpestata in particolar modo dal signor Sindaco, che crea... signor Sindaco, sto parlando con lei per cortesia, chiedo la sua attenzione, perché mi sto... quando lei ha l'audizione dei suoi consiglieri, guarda i suoi consiglieri e non viene interrotto da altri. Questa principalmente è educazione... benissimo, per l'ennesima volta vediamo una mancanza di democrazia e la mancanza della sua democrazia. Lei che mette "Ditelo al Sindaco", lei che rappresenta tutta la città, vota in maniera contraria. Signor Sindaco, a me tagliare non lo dice! Io ho venti minuti di tempo e mi prendo i venti minuti di tempo. So che lei deve andare da Renzi e interromperà il Consiglio comunale alle otto e mezza, facendo pagare alla città un ennesimo Consiglio comunale, quando sapeva benissimo già da tempo che Renzi veniva, per cui la invito a rimanere qua per tutta la durata del Consiglio comunale, visto che è il cittadino di tutti. Questo è il minimo che lei deve alla città.

Per quanto riguarda il PUM vediamo che ci sono delle grosse contraddizioni, sia da un punto di vista tecnico, rammentiamo che la Provincia di Vicenza nel '95 aveva definito mediante accordo con il Comune di Vicenza e la società FTV i piani di intervento per la costruzione della corsa riservata ai trasporto pubblico urbano ed extraurbano, tra la stazione FTV e Ponte Alto. In conseguenza all'accordo l'attuale Sitive, ex FTV, è stato oggetto di progettazione definitiva, approvata e conseguentemente è stato dato avvio alla procedura espropriativa per l'acquisizione di area privata e la strumentazione urbanistica vigente fa propri questi impegni, che ora vengono completamente dimenticati nel presente PUM. Non se ne parla assolutamente. Giustamente il consigliere Cicero ha segnalato prima, ribadita poi dal consigliere Rucco, la mancanza di collegamento tra il trasporto pubblico locale e il trasporto pubblico della rete extraurbana. Del resto gli accordi con FTV, le consultazioni sono state fatte semplicemente ieri, non sono stati presi i successivi accordi con i Comuni di Costabissara, Monteviale, Creazzo. Vediamo che queste lacune si vanno sempre a ripercuotere.

Per quanto riguarda invece i percorsi ciclabili, si fa un'analisi che non tiene conto degli spostamenti degli altri mezzi al di là del trasporto pubblico di AIM, mentre si va a focalizzare solo questo tipo di trasporto, dimenticandosi che avvengono trasporti con altri strumenti come auto, moto e bici e che queste dovrebbero essere incentivate. Si rileva la mancanza di parcheggi di interscambio lungo le principali direttrici LAM, che potrebbero averne anche più di uno

lungo un medesimo tragitto. È necessario pertanto individuare punti di interscambio, treno - bici e auto - bici. Non è inoltre individuata una linea bus dalla stazione FS di Anconetta verso il polo scolastico di via Cricoli. Manca un parcheggio di interscambio alla fine della variante della SP46 a nord e che potrebbe ad esempio raggiungere da nord in sede esclusiva viale Ferrarin per poi proseguire verso il centro della città. Il tracciato nord non corrisponde a quanto concordato con Provincia e altri Comuni, particolarmente nel tratto est. Mancano i percorsi previsti all'interno del protocollo di intesa sottoscritti con i Comuni di Costabissara, Monteviale, Creazzo il 16 maggio 2012.

Alla luce di questo, noi andiamo ad approvare un PUM che è incompleto e inesatto.

- **PRESIDENTE:** Grazie. È iscritto a parlare il consigliere Volpiana e ne ha facoltà.

- **VOLPIANA:** Grazie, Presidente. Buonasera a tutti. Chiedo prima di tutto scusa alla consigliera Barbieri, perché prima magari l'ho interrotta nel suo discorso. Le chiedo nuovamente scusa. Io inizio il mio intervento in questo modo: ogni anno noi vediamo Vicenza che è una delle città più inquinate d'Italia, lo vediamo ogni anno, quindi io nel nostro programma amministrativo avevo messo come un punto essenziale dell'ordine del giorno del programma, avevamo detto la salute dei cittadini, l'inquinamento delle polveri sottili, PM10. Ecco, allora io mi chiedo perché queste contrarietà all'interno dei cittadini per questo piano e questo proprio non lo capisco, perché prima di tutto la salute dei cittadini, perché sappiamo tutti benissimo cosa provocano queste PM10, quali malattie e quante malattie, quindi è dovere soprattutto nostro di intervenire per garantire la salute dei cittadini, quindi ben vengano queste piste ciclabili e ben vengano queste corsie preferenziali di autobus e soprattutto bisogna fermare le auto ai confini dell'ingresso della città.

Io dico che siamo in ritardo con questo PUM, perché ricordo, se a nessuno viene in mente, qualche consigliere forse se lo ricorderà, nel '97 noi abbiamo votato il PUT, Piano Urbano del Traffico, che adesso sarebbe tramutato in PUM, che più o meno è uguale a questo, non è che si cambi di molto, però in dodici anni nulla è stato fatto di quel piano, è stato rimesso nel cassetto e adesso viene fuori il PUM. Quindi io dico noi siamo in ritardo di dodici anni, quindi ancora una volta dico finalmente questa amministrazione ha il coraggio e spero che non ritorni nel cassetto e spero che questo vada avanti.

Ringrazio il signor Sindaco, perché veramente lei sta avendo coraggio di portare avanti, perché se fosse stato un anno fa aveva magari il tempo anche per tarare le cose quindi anche per modificare, però a sei mesi dalle elezioni è molto difficile, quindi ha anche coraggio a farlo veramente, perché qualche altro Sindaco sicuramente a sei mesi dalle elezioni "Rinviamo, rinviando alle prossime elezioni", perché questo accontenta e tanto scontenta anche, quindi bisogna avere il coraggio, bisogna dire le cose come stanno. Oltre a questo le dico grazie, perché ha veramente coraggio.

Piste ciclopedonali. Io ho letto il giornale di oggi, in questi giorni, le lamentele dei commercianti che dicevano che non si possono fare le piste ciclabili dirette lungo le vie centrali della città, quindi viale Trieste, viale della Pace, viale Verona, bisogna fare piste ciclabili alternative, quindi che non obbligano e non vietano ai cittadini il parcheggio delle macchine lungo le strade. Sapete, la mattina la gente quando va a lavorare, perché la pista ciclabile serve anche a quello, perché al giorno d'oggi la benzina costa sempre di più, la mattina la gente quando va a lavorare, non ha il tempo di fare strade alternative o piste ciclabili alternative per andare a lavoro, cerca le strade più veloci e quindi le piste ciclabili alternative non servono. O facciamo le direttrici o sennò le piste ciclabili alternative non servono. Quindi io dico bisogna procedere, bisogna andare avanti.

Corsie preferenziali di autobus. Io sono d'accordo e le condivido benissimo, anche perché non è che... sono d'accordo anche perché il traffico di bus è più veloce, è più preciso, i tempi di attesa sono meno, tutto un insieme di cose, però anche, sapete, quei poveri lavoratori che in

questi anni guidano il bus d'inverno con nebbia, pioggia, macchine parcheggiate da una parte, macchine che ti sorpassano dall'altra, macchine davanti, è molto difficile, è un lavoro molto duro, quindi io dico ben venga questo, anche per far sì che questi lavoratori non vadano sempre in crisi, perché ci sono tanti che hanno l'esaurimento nervoso e quindi bisogna aiutare anche questi lavoratori e per questo ben vengano queste corsie preferenziali.

Poi io insisterò con una serie di ordini del giorno su piste ciclabili oppure anche strade che non possono essere diciamo... bisogna limitare il traffico pesante, come via Biron di Sopra che è una strada stretta e attualmente con la scusa della chiusura di strada Cattaneo, tutti i mezzi pubblici passano per via Biron di Sotto. Poi, diciamo, terminare la pista ciclabile che può permettere alla gente di arrivare nella zona industriale Vicenza est, che attualmente non c'è nessuna pista ciclabile, perché se tu vuoi arrivare in via Zamenhof, oppure al Centro Palladio, al centro commerciale oppure in via Strada Settecà, non puoi fare l'attraversamento del cavalcavia e scendere dal cavalcavia, perché ti ammazzano, quindi devi andare assolutamente con mezzo a motore. Quindi terminare quella pista ciclabile che è da anni che è all'interno dei cassettei, che fa Alidosio, Ca' Impenta, zona industriale Vicenza est, quindi centro commerciale.

Sul PUM non vedo una cosa, che è molto importante secondo me, signor Sindaco: l'attraversamento della stazione. Io quest'anno sono andato in sud America, a Bogotà. Là ci sono strade a tre corsie, a sei corsie e la metropolitana che viaggia in mezzo e lì ci sono tutta una serie di passerelle che collegano un quartiere all'altro, ma semplicissime da camminare sembrano strade. Qui io non riesco a capire che difficoltà ci sia per fare una passerella che da via Roma attraversi e vada in Stazione, quindi eliminare tutto quel blocco che c'è di file e di colonne che vengono giù dall'altra parte perché la gente deve attraversare per andare in stazione. Questa è una cosa secondo me che manca.

Un'altra cosa, signor Sindaco, parcheggi a strisce blu. Sono stati inseriti da poco tempo, non so se è stato il consigliere delegato Cicero, ha fatto inserire i pagamenti notturni e di domenica. Questa è una cosa veramente bruttissima, i pagamenti della sosta. Uno va a parcheggiare per andare a casa sua, perché non ha la possibilità di avere il garage, deve pagare la sosta notturna, oppure alla domenica che magari vuole andare a messa in duomo, deve pagare le strisce blu per andare a messa. La domenica e la notte io spero che con questo nuovo Piano urbano del traffico vengono tolti i pedaggi notturni e domenicali. Io mi fermo qui e la ringrazio.

- **PRESIDENTE:** Grazie, consigliere Volpiana. È iscritta a parlare la consigliera Bottene e ne ha facoltà. Poi Sorrentino, Zocca, Guaiti, Veltroni, Sala e Zanetti.

- **BOTTENE:** Grazie, Presidente. Innanzitutto voglio dire che ancora una volta mi dispiace molto che non sia stata data la parola ai cittadini. Credo che quest'aula non dovrebbe mai negarla a nessuno, qualsiasi siano le opinioni che il cittadino viene ad illustrare qua dentro.

Vorrei cominciare nell'esaminare i vari punti del PUM da quello che è il trasporto pubblico e in particolare da AIM. Allora, noi sappiamo che la nostra municipalizzata ha un buco accertato di oltre €3.000.000 e quindi bisogna per forza contenere le spese e ridimensionare l'azienda. Oltre a questo abbiamo un €1.800.000 di tagli per il fondo al trasporto pubblico da parte della Regione e abbiamo circa €500.000 in meno di introiti da biglietti e utenti. Allora, è chiaro che di fronte ad una situazione economica di questo tipo l'azienda si propone di tagliare delle linee, di ridurre dei servizi e anche di ridurre il costo del personale. Credo che questa situazione, al di là di quello che può essere il progetto definito nel PUM, questa situazione debitoria economica sia la fonte ispiratrice della nuova mobilità pubblica e secondo me parte già da un principio sbagliato, perché è un progetto che non viene pensato per migliorare o mantenere il servizio, ma solo ed unicamente per ridurre le spese. Tant'è che lo stesso rappresentante della società Polinomia in commissione ha detto testualmente "Questo è un piano di razionalizzazione che deve adattarsi ad un taglio di risorse", quindi credo che dobbiamo ragionare sulla realtà e non sui sogni e le belle parole. C'è un problema e lo si deve risolvere.

Questo problema di tagli delle risorse fa nascere un altro problema, che è quello del mantenimento dei posti di lavoro, perché i salari in AIM mobilità incidono sul 70% sui costi sostenuti, e l'intenzione è quella di recuperare da quel 70% almeno €1.500.000, cioè la metà dei €3.000.000 di buco. Tenendo conto, e credo che su questo siamo tutti d'accordo, che i risparmi sul personale non si fanno diminuendo gli stipendi, ma eliminando le persone, mi chiedo quanti posti di lavoro si perderanno.

Nel suo intervento il consigliere Cicero lamentava la mancata fusione tra AIM e FTV, e cioè lamentava che si sta perdendo tempo nel non effettuare quello che sarebbe l'unico modo per non tagliare i posti di lavoro e attuare una sinergia con FTV, che ricordiamo tutti è in carenza di personale e addirittura ha già emesso dei bandi per coprire dei posti vacanti per pensionamento. Gli esuberanti, i futuri esuberanti di AIM potrebbero essere assorbiti da FTV. Concordo quindi con il consigliere Cicero che l'unica soluzione per questa società è un'integrazione rapidissima delle due aziende, per attuare un risparmio e il risparmio si attua. Basti pensare alle corse che si sovrappongono per vari tragitti.

E vengo a quello che è il progetto delle LAM. Il punto centrale è l'accorpamento delle linee, creando queste linee ad alta mobilità che da sole dovrebbero coprire il 60% del traffico. Quindi anche qua vediamo che non si investe nulla e che secondo me le LAM sono un palliativo per nascondere una riduzione del servizio, perché il servizio serale viene annullato. Viene istituito il servizio a chiamata, tra l'altro con una procedura assolutamente macchinosa, perché bisogna mandare l'SMS; uno deve o acquistare il biglietto e indicare nell'SMS il numero del biglietto e il numero della propria carta di credito. Allora io mi immagino gli anziani o qualche immigrato alle prese con carta di credito, codici vari, SMS, probabilmente non sanno neanche mandare un SMS, e credo che quindi questo creerà grossissime difficoltà. Sindaco, capita, le assicuro, l'anziano di solito chiama e riceve, ma con gli SMS non ha grande... chiama e riceve, su questo possiamo concordare. Questo secondo me decreterà la morte del servizio pubblico serale, e quindi che futuro avrà AIM mobilità? Probabilmente un futuro di servizio pubblico solo a servizio delle scuole.

Ci sono poi altri problemi, perché le LAM avendo dei percorsi rettilinei ben definiti eliminano, tagliano fuori tutte quelle fermate, quei passaggi all'interno dei quartieri e anche qua viene penalizzata soprattutto la cittadinanza più anziana, perché le persone anziane sono abituate alla fermata, se non proprio sotto casa nelle vicinanze di casa. Fare anche 300 m è sicuramente un disagio. Volevo fare anche un piccolo inciso, Sindaco, perché noi abbiamo la residenza Proti. La residenza Proti è in città; ci sono credo una cinquantina di alloggi per anziani. Credo che sia abbastanza isolata dai mezzi pubblici; pensiamo che se un anziano va ad abitare lì, sicuramente non è che abbia trent'anni, cinquant'anni, una mobilità molto... può avere dei problemi. Per esempio io ho parlato con delle persone che risiedono lì e chiedono che siano previste delle fermate di bus vicine alla strada, perché per loro arrivare anche solo in corso Palladio è proprio lontano per tanti di loro. Quindi pensiamo a situazioni del genere.

C'è anche un altro problema che voglio dirle, sempre legato alla residenza Proti. Guardi, io potevo anche fare gli ordini del giorno, però siccome ho deciso che non valgono a niente, sono carta straccia, glielo dico a voce che forse magari ci arriviamo prima. Questi anziani di solito se devono andare a fare delle spese, vengono accompagnati o da persone di buona volontà, se sono da soli, o da parenti. Cosa succede? Che possono magari andare al supermercato, ma non possono poi arrivare davanti alla residenza Proti per scaricare la spesa, perché l'accesso alle macchine non è consentito. Allora io credo sarebbe giusto studiare un pass nominativo, perché loro non hanno l'auto, un pass nominativo da dare a queste persone che consenta loro nel momento in cui vanno, accompagnati da qualcuno, a fare delle spese che siano ingombranti e non trasportabili a mano, che consenta di arrivare fino alla residenza. Credo che questi siano degli aspetti essenziali per aiutare gli anziani. Chiudo l'inciso.

Credo che fino ad oggi si sia incentivato principalmente il traffico privato e la politica di Cicero andava in questo senso, perché nel momento in cui tu fluidifichi il traffico è chiaro che

incentivi la gente ad entrare in centro città. Ed è qua il punto, è questa la cultura che va cambiata. Lo si fa, come è stato detto prima, e non mi dilungo più di tanto, creando corsie preferenziali, rendendo i bus con orari attendibili e frequenti, le corsie preferenziali non costano nulla e accorciano sicuramente i tempi di percorrenza. Quindi se noi vogliamo spostare quel 30% sui mezzi pubblici, dobbiamo assolutamente renderli attrattivi, con comodità, tempestività e percorrenza veloce.

Per quanto riguarda il centro storico, guardate, io credo che noi dovremo essere culturalmente più coraggiosi e chiudere il centro storico alle auto, perché questo darebbe un grande impulso al trasporto pubblico e quindi tutta l'area duecentesca e il sistema delle piazze e delle strade che la contornano dovrebbe essere chiuso al traffico automobilistico. Questo farebbe sì, ed è stato sperimentato già in altre città europee, farebbe sì che in centro non ci siano più auto parcheggiate, quindi diventa una città più vivibile, più viva, perché la gente ci passeggia più volentieri. Per i negozianti secondo me non sarebbe un handicap questo, perché è un handicap adesso; tu passi per le vie e non vedi le vetrine perché ci sono le macchine davanti. Questo è un handicap, il passare per una via e vedere, avere la tranquillità di passeggiare; non avere le macchine non è un handicap, perché qualsiasi persona normodotata di neuroni cerebrali non va al centro commerciale a chiudersi in un'aria viziata e in un'atmosfera finta e schifosa. Se il centro della città è reso vivo, vivibile, va sicuramente a passeggiare lì, a guardare i negozi, a respirare una boccata d'aria pulita. Questo dovrebbe essere il fatto.

Anche perché bisogna sfruttare quello che è il punto debole dell'uso dell'auto. Qual è il punto debole quando qualcuno di noi viene in centro? La difficoltà, quindi i tempi e il costo del parcheggio. Allora creiamo dei mezzi alternativi. Credo che chiunque di noi sia andato, che ne so, ad Amsterdam o in altre città europee. Le macchine non ci sono; ci sono biciclette ed è pieno di gente. Allora vogliamo diventare europei? Cominciamo anche ad adottare le cose positive. Questo vale anche per i quartieri periferici però, quelli fuori dal centro storico, perché anche quelli dobbiamo farli tornare a misura di bambino e di pedone. via le macchine dai marciapiedi; le macchine devono essere, come è stato fatto anche in questo caso in altre città europee, o vengono parcheggiate all'interno del proprio garage o del proprio cortile o si creano delle aree di sosta per la seconda macchina per chi non ha la possibilità di ripararle tutte e due, lasciando così liberi i bordo strada.

Dobbiamo puntare molto anche su quella che è l'educazione del futuro, l'educazione dei bambini con l'esempio. A scuola noi dobbiamo dire ai nostri figli, dire ai bambini che poi veicoleranno nelle famiglie che è eticamente giusto usare la bicicletta. Un bambino che, come succede adesso, viene accompagnato a scuola dalla madre con il SUV 4000, non deve sentirsi un di più, deve sentirsi in imbarazzo e deve dire alla mamma, mamma a scuola si va a piedi o in bicicletta, se vuoi usare il SUV vai in montagna. E guardate che il veicolare i messaggi attraverso la fascia più bassa di età è il modo più efficace, perché quello che dicono i bambini viene trasmesso alle famiglie e viene adottato dai genitori.

Volevo anche puntare un attimo l'attenzione su quella che è la presenza militare USA in città. È una presenza massiccia di 16.500 persone attuali, a cui si aggiungeranno altre 5.000 persone, che non viene assolutamente considerata al fine delle infrastrutture per la qualità dell'area. Come può essere attendibile un PUM che non considera la presenza di 17.000 vicentini che si muovono, che continuamente si collegano tra Dal Molin, villaggio americano, me lo spiegate? È un PUM monco, com'era monco il PAT, Sindaco. Noi non possiamo programmare una città con dei buchi neri che non prendiamo in considerazione, capisce? E soprattutto ai fini della mobilità, noi li dobbiamo considerare, perché corrono sulle nostre strade, consumano il nostro asfalto e dobbiamo programmare, considerarli non per escluderli, per fare delle programmazioni che siano puntuali, perché altrimenti noi facciamo un PUM da mondo dei sogni, capisce? Perché è tarato su 115.000 unità di popolazione residente e gli altri 20.000 dove sono?

Tra l'altro non è un impatto da niente, è il 15% che impatta sulla rete viaria, capisce? Il 15%. E non c'è traccia nel PUM di nessun flusso di traffico dovuto alla presenza USA a Vicenza. E siamo solo all'inizio, perché poi lei sa benissimo che la base ha 1600 auto, i tre edifici di manutenzione che prevedono di contenere circa 1000 tir. Quelli dove passano? Ci volano sopra la testa? Non credo.

Questo problema investe anche la SP46, perché la base finirà l'anno prossimo. La SP46 probabilmente la vedremo a compimento se va bene tra minimo cinque anni. E nel frattempo? Sì, certo, avete fatto le rotatorie in via Quadri, lì avete fluidificato il traffico per renderlo più scorrevole, però c'è tutto il resto della città, Sindaco. C'è viale Dal Verme, che sta già soffocando. Passi ogni tanto e guardi i cartelli vendesi della gente che non riesce più ad abitare lì. Non c'è solo la Statale Pasubio, ci sono anche gli abitanti di viale Dal Verme, che hanno diritto di vivere e di respirare e lo faranno sempre meno.

Adesso mi viene in mente, ve lo racconto così, due anni fa io ho incontrato una delegazione di giapponesi che venivano da Okinawa. Lei si ricorderà, glieli ho anche presentati qua in Comune una sera e questi mi raccontavano, erano venuti con tutta la loro cartella, tutti i loro dati, mi raccontavano il numero di incidenti dovuti alla presenza della base americana nella loro città. Io ero strabiliata e ad un certo punto ho detto: "Ma scusate, chi vi ha dato tutti questi dati?", "Come, ha detto, li abbiamo chiesti alla Prefettura". Noi che stato siamo, che amministrazioni, che istituzioni siamo? Da ridere! Non riusciamo neanche ad avere i dati di presenza, non riusciamo ad avere i dati di flusso di traffico, ma davanti ad una mancanza del genere bisognerebbe impedire qualsiasi progettazione, perché viene fatta in maniera sbagliata.

- PRESIDENTE: Consigliera, si fermi un attimo, perché l'impianto si è bloccato. Possiamo andare avanti. Consigliera Bottene, prego. Deve concludere il suo intervento.

- BOTTENE: Allora, stavo dicendo prima che anche nella progettazione della SP46 è avvenuta la stessa identica cosa. I progettisti quando sono venuti in Commissione del territorio hanno detto: "Noi abbiamo i dati ed è l'arteria che servirà il Dal Molin. Non abbiamo i dati dei flussi ci siamo basati sui dati dei flussi di Livorno". Ma cosa vuol dire? Mi spiegate che cosa vuol dire i dati di flusso di Livorno?

Per quanto riguarda la ciclabilità, se vogliamo spostare e far diventare quel 30% di traffico bici ciclabile, anche qui, chiunque di noi vada in bicicletta ha bisogno e ha sperimentato che servono tempi di percorrenza che siano più veloci della macchina, perché se non scegliamo la macchina, percorsi che siano sicuri ma devono essere anche però diritti, perché se noi cominciamo a fare deviazioni che allungano il percorso, o interrompere i percorsi, perché la pista non è continua, siamo morti, non riusciremo mai ad incentivare il traffico su bici.

Ultime criticità che io vedo nel PUM sono: la proiezione in un arco temporale troppo ampio, un impegno anche per le prossime generazioni preso in modo generico, perché non vengono tracciate delle priorità. È tutto discrezionale, non si considera poi che oltre alla città di Vicenza noi siamo circondati da Comuni contermini che hanno la nostra stessa popolazione e non vedo una sinergia, non vedo un piano complessivo. Lei mi dirà, certo, noi lavoriamo per il nostro Comune, magari fuori non collaborano neanche tanto, però a questo bisogna arrivare, perché poi la gente si sposta dentro e fuori.

Chiudo, ricordando che il 31 luglio del 2009 il Presidente del Consiglio ha dichiarato lo stato di emergenza per Vicenza per inquinamento ambientale, dovuto all'eccessivo volume di traffico che si registra, che crea una situazione di rischio ambientale, nonché di grave pericolo per la salute fisica e psichica dei cittadini. Allora qua, da questo dobbiamo partire. Noi siamo in vetta alla classifica delle città più inquinate con conseguenze gravissime per la nostra salute. Bisogna indicare passaggi obbligatori temporizzati, perché solo questo dà la sicurezza che non resti il libro dei sogni e soprattutto avere ben in testa che le priorità sono la qualità della vita, dell'aria, lo sviluppo di una mobilità urbana moderna, un trasporto pubblico efficiente e compatibile e per

una volta tanto. Noi siamo bastonati ogni giorno dall'Europa; prendiamo esempio dalle città europee, dove il mezzo di trasporto pubblico è puntuale, rapido, leggero, ecologico e la ciclabilità urbana è avanzatissima. Una volta tanto guardiamo fuori.

- PRESIDENTE: È iscritto a parlare il consigliere Sorrentino e ne ha facoltà. Poi Zocca.

- SORRENTINO: Io so che siete tutti in sovraccitazione, perché dovete andare ad omaggiare quello che secondo voi sarà il vincitore e quindi siete pronti a salire sul suo carro. Che Dio ve la mandi buona, vi auguro tanta fortuna! Sì, Dalla Pozza, staresti meglio con Vendola, lo sappiamo tutti e due, permettimi che fa un po' sorridere la tua adesione a Renzi. Comunque, io adoro Renzi, quindi sono in vostra compagnia per questo.

Questo dibattito è stato falsato, come spesso accade sulle questioni cruciali, dal nervosismo che ha caratterizzato questa amministrazione quando si sente sotto pressione. Questa amministrazione in tanti anni non è stata abituata ad avere delle critiche, ad essere attaccata, anche per colpa di una debole opposizione; non è stata abituata ad essere attaccata dalla stampa com'era con noi. Adesso che una grande categoria l'ha attaccata frontalmente si è sentita in forte disagio ed è trapelato un nervosismo. Avrebbe, signor Sindaco, con la furbizia che la contraddistingue, dovuto forse affrontare meglio la questione, piuttosto che avere questo scatto di nervi che oggi ha portato peraltro a non fare parlare i cittadini in aula. Sarebbe stato un bel gesto per stemperare le polemiche e farli parlare. Io mi limito nel mio intervento a concentrarmi e cercherò di sgomberare il campo da alcune bufale che vi sono sulla questione del PUM.

Capisco che un'amministrazione di centro sinistra possa varare un piano del genere. Secondo me è un piano non giusto per Vicenza, è un piano che presenta delle evidenti falle, ma è un piano che da parte vostra è legittimo farlo, solo che come spesso accade voi non avete il coraggio di dire: questo è un piano, perché noi vogliamo favorire il trasporto pubblico, perché fa parte del nostro programma di governo. Lo dice uno peraltro che la macchina la prende pochissimo, anzi forse qui dentro sono quello che la usa di meno e avete inventato questa bufala dell'inquinamento.

Allora vogliamo sgomberare il campo dalla bufala che il PUM potrebbe diminuire anche di un centesimo il problema dell'inquinamento a Vicenza? Le polveri sottili con gli autobus non si diminuiscono. Noi abbiamo bloccato il traffico per quattro giorni a Vicenza e le polveri sottili non sono diminuite, perché in una città soprattutto come Vicenza non è l'inquinamento dell'automobile la maggior causa, ma è l'industria manifatturiera, le grandi industrie che ovviamente non possono essere bloccate. A Padova che c'è il tram, bellissima cosa, comodissima, ecc., le polveri sono identiche a quelle che c'erano quando i tram non c'erano, perché il problema delle polveri, l'abbiamo sempre ripetuto, è determinato da questa cappa che c'è sopra la Pianura Padana, per cui è impensabile che anche bloccando il traffico in un francobollo possa scomparire il problema. Quindi le polveri non diminuiranno, quindi non diciamo facciamo il PUM per la vostra salute, il problema non si sposterà di un secondo. Quindi prima cosa che va chiarire senza prendere in giro le persone.

Altra questione. Lei, signor Sindaco, prima ha detto anche quando negli anni Settanta i Sindaci Sala e Corazzin levarono il traffico dal centro storico, ci furono rivolte e poi adesso invece il centro storico è meglio, ma le cose non sono equiparabili. Un conto è un centro storico dove effettivamente se la gente arriva a piedi è anche invogliata, perché va in centro storico e quindi si può capire che sia opportuno non fare entrare le macchine, anzi meno macchine ci sono, meglio è da un certo punto di vista; un conto invece sono le immediate periferie. Cioè i cittadini vanno in centro a far compere, ma è difficile che dal centro si spostino verso viale Verona, viale Trieste, per cui se andiamo a mettergli anche il bastone fra le ruote in queste vie i negozi scompaiono del tutto. Quindi il paragone con quello che è avvenuto con il centro storico anche da questo punto di vista non regge.

Altra questione che va affrontata e va sgomberato il campo da un'altra ipocrisia. Chi prima militava nel mio partito, forse l'ha scritto lui l'emendamento, perché lo stile è un po' quello, ha voluto enfatizzare questo emendamento che poi il Sindaco proporrà, che laddove ci saranno dei problemi, vi saranno degli interventi adeguati che creeranno delle soste in un raggio adeguato. Sciocchezze, è un emendamento talmente generico, che non vuol dire niente, non vuol dire nulla quell'emendamento. Cosa rientra nell'adeguatezza? È un concetto evanescente che laddove il PUM verrà attuato non porterà sicuramente alcun beneficio a chi invece subirà l'improvvisa eliminazione della sosta. Quindi non pensiamo di risolvere il problema creando qualche emendamento ambiguo dallo stile inconfondibile.

Lei, è stato detto, ha avuto coraggio, perché ha fatto questo piano a sei mesi. Non so se si è trattato di coraggio; in questi ultimi sei mesi lei sta caratterizzando la città per interventi che avevano il vecchio sapere dei Sindaci degli anni Settanta, che non facevano nulla in quattro anni e mezzo e poi negli ultimi sei mesi davano una mano d'asfalto in tutta la città. Lei ha rifatto esattamente le stesse cose, ovviamente provenendo da quella scuola. In questi sei mesi secondo me la città sarà più segnata dall'aver dilapidato un patrimonio del Comune come quello proveniente dall'Autostrada; ci auguriamo che se non dovesse essere confermato, ci auguriamo, e lo chiederemo sicuramente ai cittadini, di poterci mettere le mani quanto prima, da aprile in poi. Grazie.

- PRESIDENTE: Grazie, consigliere Sorrentino. È iscritto a parlare il consigliere Zocca e ne ha facoltà.

- ZOCCA: Grazie, Presidente. Io ho sentito quasi tutto. Ho perso l'inizio dell'intervento del Sindaco, che ha illustrato il provvedimento. Un intervento che rispecchia la sua chiara malafede di fondo nei concetti che ha riportato. Oggi apro il giornale, leggo un articolo dove il Sindaco si compiace che le associazioni di categoria hanno dato parere favorevole al PUM. Immagino che casualmente l'articolo arriva nel giorno del Consiglio comunale, non vado ad indagare come è stato costruito quell'articolo, fa specie, ed è interessante invece vedere che i commercianti veri e propri non hanno letteralmente digerito il suo PUM, e questo è l'elemento importante, cioè chi lavora, chi tocca con mano dice chiaramente che ciò che avete presentato: uno, non lo avete discusso con loro; due, non ne erano a conoscenza; tre, non sono assolutamente d'accordo.

Ancora peggio è il fatto che arrivi oggi a voi l'osservazione da parte di Provincia e FTV che vi denunciano il fatto che non sono neanche stati interpellati. Voi presentate un PUM volendo parlare di riduzione di interscambio del servizio pubblico e l'FTV e la Provincia non sono neanche state interpellate sul PUM, non è stato presentato, se non ieri, e oggi loro ricorrono in 24 ore a farvi delle osservazioni, che poi sono osservazioni totalmente negative, ve lo bocciano da cima in fondo. Questo la Provincia, legga pure la relazione della Regione per gongolarsi, ma la Provincia che è il suo ente di riferimento la boccia su tutta la linea. Oltre al fatto che è vergognoso questo suo modo di operare, sempre egoisticamente da solo senza considerare gli altri enti presenti sul territorio, come se lei fosse l'unico capace di risolvere le cose, e invece l'unico che ha continuato a sbagliare, perché parla di scelte politiche sui parcheggi.

Lei si è intestardito sull'ex Gil per un suo capriccio e ne darà conto; quando lei appena arrivato ha bocciato parcheggi già approvati dalla sua bella Regione, già approvati dal Consiglio comunale precedente, l'ex Macello ed Eretenio, che davano una risposta importante, ma non al commerciale. Davano una risposta importante ai cittadini che risiedono in città, perché, adesso la Bottene è uscita, io abito dall'85 in centro e vivo in centro e mi fa ridere la gente che viene dalla campagna che vuole insegnare a chi abita in centro come si vive meglio. Io non vado a dire in campagna a casa sua cosa mi piacerebbe fare a casa sua, però se lei sentisse e venisse a sentire i commercianti del centro cosa pensavano, i cittadini del centro non sono assolutamente d'accordo sulla vostra linea. E, tanto per citare, visto che girate il mondo, a Parigi non esiste un centro pedonalizzato, a Berlino non esiste, a New York non esiste, a Hong

Kong non c'è, a Mosca non c'è, a Milano in area C si arriva fino a sotto il Duomo. Io che abito in centro, da quando voi avete agito aumentando i parcheggi, rendendo difficile a chi abita in centro, a chi vuole venire a fare compere in centro, perché me le vedo le signore in bicicletta con le borse che dal centro vanno verso casa, proprio me le vedo! Intanto sperimentate voi a mettere le borse della spesa sulla bici e andare verso casa e vediamo se ci riuscite. Oppure sperimentate di andare dal pescivendolo, uscire con il pesce nelle borse, fare la fila per l'autobus, prendere l'autobus, arrivare al parcheggio di interscambio e prendere la macchina. Non c'è assolutamente né praticità, né capacità di capire come vive un centro storico, perché quello che c'è oggi in centro storico, grazie al vostro apporto, che ha fatto sì che si paga il parcheggio il giorno di Natale. Quante città del mondo, visto che siete così bravi e soloni, spiegatemi in quante altre città del mondo il giorno di Natale uno paga il parcheggio. Spiegatelo, spiegatelo. Quante?

Guardate l'effetto che avete fatto facendo scappare via non solo la gente, ma facendo chiudere i negozi. Basta andare dietro qua alla Basilica. Avete ricorso, per non fare brutta figura, cercando di chiudere, ma in un paio di negozi non siete riusciti, due negozietti chiusi, avete fatto mettere dei cartelloni pubblicitari per fare notare che non sono chiusi i negozi, però i negozi sono chiusi. Qua dietro ci sono solo tre negozi, il resto della via è tutta totalmente chiusa e i negozi sono spariti nell'arco di due anni. Non c'entra niente l'amministrazione Hüllweck, l'amministrazione Variati. Io abito qua dietro e li ho visti sparire, posso dire nome e cognome di tutti, li avete chiusi voi. E da quando li avete chiusi voi, io l'ho denunciato mille volte ai poliziotti, spacciano droga da piazza delle Poste, in Campo Marzo, sotto le scalette del Monte Berico e non è mai stato fatto nulla. E si continua su questa situazione con un degrado che è andato via via ampliandosi all'interno della città.

Sempre il Sindaco ci dice delle corsie preferenziali fatte con intelligenza, ecc. ecc., eppure notiamo che, l'ha detto anche il mio collega, con San Felice è lampante, dove i negozi sono morti e si sono chiusi ad uno ad uno. Si parla di lavori e di una grande stupidaggine, l'asseverazione comunale. Io capisco che lei utilizza le parole per prendere in giro la gente, di questo prendo atto che è più bravo di me, ne prendo proprio atto, perché l'asseverazione che lei dà non dà nessuna detrazione fiscale, è un'asseverazione che può servire solo nel caso in cui un'impresa individuale, una società non è congrua e coerente agli studi di settore e comunque non lo salva comunque dall'accertamento. Quindi il fatto di avere subito i lavori per quindici giorni, per cinque giorni davanti al negozio e avere perso clientela, mentre in alcune parti della città hanno lavorato in un orario extralavoro, non si capisce come mai c'è stato questo rapporto. Ci sono alcune parti della città dove si lavorava il pomeriggio e la sera e in altre parti della città invece non si poteva lavorare il pomeriggio e la sera. Si capisce, perché poi si va a vedere, di qua ci sono gli amici, di là non ci sono gli amici. Questo è, perché la sua politica è tutta fondata sugli amici e sui nemici.

Ma a parte questo, i soldi che hanno perso o i danni che hanno subito lei con l'asseverazione non restituisce nulla, né per quelli che hanno già chiuso, perché quelli hanno già chiuso, né i soldi che hanno perso, perché la sua asseverazione non dà indietro un euro a quelle persone; al massimo possono solo essere salvati da un accertamento sugli studi di settore rilevanti l'attività. Basta, lei non sta dando indietro un euro, come ha fatto con l'alluvione, dove li ha chiesti addirittura indietro, che si vergogni! Dopo che la gente era sotto il fango, ecc. ha avuto anche il coraggio. Ma che si vergogni!

Poi ha fatto marcia indietro sulla tangenziale nord, adesso è diventata fondamentale per la città e non è più funzionale alla base americana. Le porteremo gli articoli con le sue parole e le domanderemo se esiste, ma ricordo, perché nel suo primo mandato lei fu il Sindaco difatti della DC e del pentapartito, è sempre stato un politico che nella sua vita ha sempre cambiato, ha cambiato anche casacca, ha sempre cambiato ed è sempre stato bravo a ricrearsi in spazi nuovi, passando da destra a sinistra, da sinistra a destra, con una semplicità che fa veramente

rabbrivire, perché questo dimostra, come questo PUM, che da parte sua non c'è nessuna coerenza civile amministrativa.

- PRESIDENTE: Grazie, consigliere Zocca. È iscritto a parlare il consigliere Guaiti, poi Veltroni, poi Sala e poi Zanetti, che per il momento è l'ultimo iscritto a parlare.

- GUAITI: Grazie, Presidente. Io come premessa ringrazio il Sindaco, gli assessori e i tecnici che con coraggio hanno affrontato questa situazione difficile e complessa e credo che dovrebbe essere condivisa da tutti la scelta di andare in direzione di una città più sana, più salubre e più vivibile.

Con l'approvazione di questo piano del traffico mi pare che l'amministrazione comunale non voglia penalizzare nessuno, vorrei perciò dire a coloro che sono preoccupati, perché questo piano potrebbe limitare la possibilità di accesso al centro storico e di conseguenza la possibilità di vendita degli esercenti di guardare con fiducia un po' più avanti, alle nuove opportunità che questo strumento può loro offrire. Nel contempo però penso, signor Sindaco, sia importante che l'amministrazione debba mantenere un dialogo continuo e aperto con gli operatori privati, ma anche con tutti i cittadini per ogni eventuale miglioria che si possa studiare per il futuro. Da parte mia sono convinto che gli obiettivi di questo piano vadano nell'ottica di migliorare la qualità della vita di tutti i cittadini, con una accessibilità sostenibile diffusa in tutte le aree della città, e di conseguenza porterà il decongestionamento e snellimento del traffico, la riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico, la riduzione dei consumi energetici e la limitazione dell'uso individuale dell'automobile privata.

Le preoccupazioni sono lo stato dell'aria e del rumore; rendono necessario andare avanti con queste misure che sono previste nel PUM, e credo che la scelta della regolamentazione della sosta sia una politica positiva per garantire in specifiche zone della città una rotazione rapida, ma anche per andare in contro alle esigenze delle attività commerciali.

Il parcheggio. A proposito di parcheggi, signor Sindaco, vorrei chiederle se l'amministrazione ha previsto i famosi parcheggi rosa, perché non sono riuscito a capire se l'amministrazione ha intenzione di adottare questi parcheggi a favore di determinate categorie. Poi, sempre relativamente ai parcheggi, signor Sindaco, qualche giorno fa ho dovuto parcheggiare l'auto per andare lì a Santa Lucia alla mutua, per andare dentro cinque minuti a consegnare un documento ho dovuto sborsare un euro e venti. Cioè credo che questo non sia giusto, uno dovrebbe pagare il tempo che necessita, cioè uno se ha bisogno di un quarto d'ora dovrebbe pagare un quarto d'ora.

Sempre relativamente al traffico zona Ponte Pusterla, signor Sindaco. Vorrei farle presente alcuni problemi sollevati più volte anche dai residenti, come ad esempio il rumore che produce il ponte, cioè la scelta forse non adeguata della pavimentazione del ponte, crea un rumore infernale specialmente nelle ore notturne per chi lì vi abita.

Un altro piccolo problema che è collegato lì, signor Sindaco, è l'ingresso al patronato, cioè alle attività anche sportive del patronato. Bisognerebbe pensare di istituire un'entrata e un'uscita, un senso unico, perché attualmente si creano forti ingorghi.

Un altro punto importante. Si parla di rinnovo del parco auto, cioè credo però anche l'amministrazione comunale dovrebbe pensare a cominciare a rinnovare il proprio parco auto. Tempo fa avevo presentato circa un'interrogazione in tal senso, perché con i soldi dell'Autostrada magari una piccola cifra, per dare un segnale che anche l'amministrazione andasse in questo senso, di sostituire macchine euro zero che vengono giornalmente usate e pertanto sono macchine altamente inquinanti. Sostituire qualche piccola macchina sarebbe un bel segnale.

Oggi Vicenza a mio avviso è sottoposta ogni giorno da un consistente volume di traffico, in entrata e in uscita, in una città di quasi centomila abitanti, che deve anche sopportare il flusso veicolare generato dagli automobilisti provenienti dalle aree limitrofe, quindi il Comune ha

cercato di individuare attraverso un progetto integrato mobilità sosta le migliori soluzioni, per dare concrete risposte ai cittadini, non solo sulla scorrevolezza del traffico e sulla sosta, ma anche sul controllo della qualità dell'aria, perché l'aria a Vicenza non è certo delle migliori.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, noto con piacere che verranno riservate nuove modalità, corsie riservate, modalità innovative come il servizio a chiamata, però ho qualche perplessità anch'io su questo punto che questo servizio così innovativo per le persone anziane possa creare qualche problema e difficoltà nell'usare questo strumento.

Noto con piacere, osservo con soddisfazione che il PUM dà anche grande importanza al movimento a piedi e in bicicletta, ponendoli al primo posto sulla scala gerarchica delle necessità. Ciò ne consegue, la necessità di difendere i soggetti più deboli senza alcuna preclusione ideologica nei confronti del mezzo privato, il quale gode già della massima attenzione. Vedi le numerose rotatorie.

La rete dei percorsi pedonali deve essere rafforzata, qualificando la messa in sicurezza dei percorsi attraverso l'estensione e la realizzazione di nuovi percorsi di collegamento con le frazioni. Signor Sindaco, gli attraversamenti pedonali però non sempre sono ben visibili, specialmente la sera, perché mal illuminati e in certi posti mancano anche di ringhiere protettive, di marciapiedi che costeggiano strade di grande traffico, come la Pasubio ad esempio. Nella nuova rotatoria lì non c'è nessuna protezione quando passeranno quei camion non vorrei succedesse come succede nell'attuale Villaggio del Sole che se non c'è nessuna protezione passare lì per andare anche alla scuola diventa veramente pericoloso.

Ritorno sul problema, signor Sindaco, ormai insopportabile per i cittadini residenti in Villaggio del Sole, strada Pasubio, Costabissara, e chiedo, signor Sindaco, si faccia qualcosa presto e qualcosa di concreto per arrivare finalmente alla soluzione di impedimenti che ostacolano i lavori della bretella, l'avvio dei lavori della bretella, perché qui la vita è continuamente a rischio, l'incolumità e della salute delle persone, ma anche delle cose e delle loro case.

Infine, signor Sindaco, bene la proposta di pedonalizzare piazza Matteotti. Un piccolo passo lo ritengo verso il miglioramento della qualità della viabilità di questa particolare piazza, sperando però che le idee espresse dall'assessore Dalla Pozza qualche tempo fa sulla stampa, cioè quella di volere abbattere tutti quegli alberi che sono in piazza Matteotti non trovi realizzazione, perché se avesse seguito invece di avere una città più verde avremo una città al verde di piante. Le piante vanno abbattute solamente se sono ammalate e se ci sono evidenti necessità di realizzare qualche opera pubblica importante, ma sempre a vantaggio della città. Grazie.

- PRESIDENTE: Sono iscritti a parlare ancora i consiglieri Veltroni, Sala e Zanetti. Però è pervenuta al tavolo della presidenza una richiesta di chiusura anticipata della seduta.

“I sottoscritti consiglieri capigruppo comunali chiedono di sospendere la discussione dell'oggetto alla fine degli dell'intervento del consigliere Guaiti.

F.to Formisano  
f.to Filippo Zanetti  
f.to M. Appoggi”

- PRESIDENTE: C'è qualcuno che si esprime a favore? Qualcuno che si esprime contro? Consigliere Balzi, prego.

- BALZI: Purtroppo, caro Presidente, in questo consesso, che si definisce un Consiglio comunale eletto dai cittadini, abbiamo preordinato le campagne elettorali, in questo caso Matteo Renzi fa il nostro Sindaco questa sera, all'interesse della città e dei cittadini di Vicenza. E non funziona così. Sa, signor Sindaco, io le voglio tanto bene, lei lo sa, sul piano personale, ma nelle scelte politiche non ci si comporta così, non si viene alle sedici e trenta a farci il grande discorso sugli interessi della città, che lei pensa anche i miei figli tra dieci anni e poi dopo alle otto e mezza si prende fagotto e si va perché si deve andare a sentire Matteo Renzi. Si chiude tutto il baraccone e si preordina il proprio interesse della propria campagna elettorale, perché lei è già in campagna elettorale, agli interessi delle persone che sono venuti qui ad ascoltarla e perlopiù è talmente attento, è talmente puntuale che fa votare la sua maggioranza contro la richiesta di fare parlare di cittadini e poi lei furbescamente si astiene, così qualora venga fuori il foglio lei potrà sempre dire da attento politico, no cittadini, io mi sono astenuto, sono i consiglieri della mia maggioranza che hanno votato no. E poi Sindaco lei l'ha detto una volta, era un refuso probabilmente il suo, io sono sempre in campagna elettorale, ha detto due mesi fa, consigliere Balzi, la faccio contento. Non mi fa per niente contento, Sindaco, perché adesso lei prende la sua borsa con l'autista pagato dal Comune e va al Teatro Comunale a fare campagna elettorale e lascia gli interessi della città qui sul tavolo.

Io domani alle sue campagne elettorali non voglio partecipare e non vengo nemmeno, perché io sarei stato qui a discutere questa sera gli emendamenti, anche i suoi signor Sindaco, anche quelli che ha presentato lei, invece lei preferisce fare sfoggio del candidato Variati. Il candidato Variati se lo tenga, l'amministratore non c'è, l'amministratore Balzi e peraltro il lavoratore Balzi, domani va a lavorare nell'attività sua.

- PRESIDENTE: Può parlare solo uno a favore. Nessuno. Votiamo. Chi vota sì è per l'interruzione, chi vota no è per la prosecuzione. Chiusura della votazione, favorevoli 15, contrari 10, astenuti 3.

Signori, ci vediamo domani.

La seduta è tolta.

IL PRESIDENTE

Poletto

IL PRESIDENTE

Zocca

IL SEGRETARIO GENERALE

Caporrino