



COMUNE DI PERUGIA

ATTI DEL CONSIGLIO COMUNALE

ANNO 2019

ADUNANZA DEL CONSIGLIO COMUNALE IN SESSIONE ORDINARIA

SEDUTA DEL 08.04.2019

L'anno **DUEMILADICIANNOVE** il giorno **OTTO** del mese di **APRILE**, alle ore **11,35**, nell'apposita sala del Palazzo dei Priori si è riunito il Consiglio Comunale in sessione **ORDINARIA**, previa convocazione nelle forme e nei termini di legge, per la trattazione degli oggetti elencati nell'ordine del giorno ed in quelli suppletivi.

Eseguito l'appello nominale risultano presenti i Consiglieri Signori:

	Pres.	Ass.		Pres.	Ass.
ROMIZI ANDREA (Sindaco)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	17 PITTOLA LORENA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1 VARASANO LEONARDO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	18 MIGNINI STEFANO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 CASTORI CARLO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	19 NUCCIARELLI FRANCO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3 LUCIANI CLAUDIA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	20 LEONARDI ANGELA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4 CENCI GIUSEPPE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	21 MORI EMANUELA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5 FRONDUTI ARMANDO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	22 BORI TOMMASO	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
6 CAMICIA CARMINE	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	23 VEZZOSI ALESSANDRA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7 TRACCHEGIANI ANTONIO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	24 BORGHESI ERIKA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8 SORCINI PIERO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	25 MICCIONI LEONARDO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9 CAGNOLI GIACOMO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	26 MIRABASSI ALVARO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10 NUMERINI OTELLO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	27 BISTOCCHI SARAH	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11 VIGNAROLI FRANCESCO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	28 RANFA ELENA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12 MARCACCI MARIA GRAZIA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	29 ARCUDI NILO	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
13 SCARPONI EMANUELE	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	30 ROSETTI CRISTINA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14 FELICIONI MICHELANGELO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	31 GIAFFREDA STEFANO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15 DE VINCENZI SERGIO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	32 PIETRELLI MICHELE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16 PASTORELLI CLARA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

Accertato che il numero dei presenti è **legale** per la validità dell'adunanza in **PRIMA** convocazione, il **PRESIDENTE Dr. LEONARDO VARASANO** dichiara **aperta** la seduta alla quale assiste **il SEGRETARIO GENERALE Dr.ssa FRANCESCA VICHÌ**.

Indi chiama a disimpegnare le funzioni di scrutatore i Consiglieri Signori .

La seduta è **PUBBLICA**.

Il presente verbale è redatto sulla base delle registrazioni fonografiche della seduta e della trascrizione della stessa effettuata dalla ditta incaricata del servizio.

Delibera n.53**Piano attuativo in variante al PRG - Parte operativa – Localizzazione a Pian di Massiano.****PRESIDENTE VARASANO**

Consiglieri buongiorno, apriamo la seduta. Allora avete visto che l'ordine dei lavori è stato integrato, con il PUMS però manteniamo l'ordine che c'era. Al primo punto abbiamo, il piano attuativo invariante del PRG parte operativa, localizzazione a Pian di Massiano, la parola al Presidente della terza Commissione Consiliare, Giuseppe Cenci, a lei la parola.

CONSIGLIERE CENCI

Andiamo senza fascicolo, tanto è una pratica di cui si è parlato molto, quindi è abbastanza conosciuta. Stiamo parlando di una variante al PRG per cambiare la destinazione d'uso di un immobile, attualmente utilizzato come autorimessa dall'ACAP credo si chiami, dalla società che gestisce i trasporti, e che si trova di fronte alla stazione del Minimetron.

E' stato chiesto un cambio di destinazione d'uso, senza incremento di cubatura, per realizzare una piccola piastra di commerciale, riqualificando l'immobile esistente, e uno piccolo annesso destinato ad uffici.

Questo può procurare una riqualificazione dell'area, e produrrà anche un riutilizzo di un'area dismessa, un grande capannone non utilizzato di Sant'Andrea delle Fratte, che diventerà la loro nuova sede, perché logisticamente è più affine alle loro esigenze.

Quindi da un lato andiamo a riqualificare un immobile, in una zona che sta acquistando sempre più valore, dal punto di vista degli utilizzi, dall'altro andiamo a recuperare un qualcosa che, in questo momento è inutilizzato, quindi diciamo, abbiamo una positività su entrambe i fronti.

E' stata approvata a Maggioranza in Commissione, con 11 voti favorevoli (Cenci, Arcudi, Pastorelli, Fronduti, Mignini, Leonardi, Borghesi, Mirabassi, Luciani, Tracchegiani e Cagnoli) e l'astenuito consigliere Pietrelli. Grazie.

PRESIDENTE VARASANO

Il dibattito è aperto, vi sono interventi? Prego Assessore, se vuole aggiungere qualcosa alla pratica.

ASSESSORE FIORONI

Come ha già detto il Presidente del ...(interruzione tecnica)..., questa è sicuramente una buona pratica, perché è una pratica che va a riqualificare un'area, che è messa tra due ambiti territoriali, che hanno subito una riqualificazione importante, oltre l'area di pregio del capolinea del Minimetron, anche l'area del Barton Park. Non genere di fatto nuovi volumi, perché va a riguardare un comparto, che già aveva una capacità edificatoria, dove addirittura un volume già previsto di 720 metri quadrati, per uffici, era prevista dal piano regolatore, quindi sarebbe bastato il semplice permesso a costruire.

Ciò che è importante di questa pratica è che, chi stava lì dentro l'ACAP, una società fra i leader in Italia, nel settore del trasporto con pullman, ha grandi complessità con quasi 100 mezzi, quell'area non si presta a un'operatività efficace, soprattutto nei momenti di maggiore complessità, sono mezzi molto grandi, quindi a velocità ridotte a traffico lento, possono tendere a inquinare, e si sposterebbero in un'area, su cui questo Comune ha deciso di investire e riqualificare, che è l'area industriale di Sant'Andrea delle Fratte.

Andando a rioccupare un'area, un capannone che, era sfitto da molti anni, quindi contribuendo al progetto di riqualificazione di quell'area.

Come dicevamo, dentro un comparto già previsto dal Piano Regolatore, quindi con un suolo, che è già previsto, si andrà a riqualificare solamente, l'edificio si estende inserendo una piccola struttura commerciale, che di fatto ha le caratteristiche di servizi di prossimità, quindi con un bacino di utenza, che non sarà nemmeno generatore di traffico incrementale, integrato con una serie di attività artigianali, e ristorative.

Quindi è un piccolo centro, a supporto della comunità, che vedrà anche però un grande processo di riqualificazione estetica a parità di volumetrie occupate.

La progettualità porterà ad intervenire, sul capannone attualmente presente, oggettivamente poco gradevole da un punto di vista estetico, contribuendo anche, a parità dello stesso volume occupato, ad abbassarne l'altezza.

Quindi di fatto questo piano attuativo invariante, va ad abbassare addirittura le cubature, che già erano presenti in quell'area.

Riteniamo che sia un'operazione particolarmente virtuosa, perché va incontro alle esigenze dell'azienda importante del territorio, perché riqualifica un'area, da un punto di vista estetico, con servizi di comunità, ma so-

prattutto rendendo più funzionale l'operatività per chi svolge quell'attività, spostandoli in un'area, quella di Sant'Andrea delle Fratte, che sappiamo estremamente importante, dove questa Amministrazione, sia con gli interventi con la rotatoria, con la pubblica illuminazione, in ultimo con un importante tratto di pista ciclabile, ha deciso di intervenire con un importante progetto di riqualificazione.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie Assessore, la parola al consigliere Giaffreda.

CONSIGLIERE GIAFFREDA

Buongiorno a tutti, una buona pratica, non lo so Assessore Fioroni, noi voteremo contro, è l'ennesimo supermercato mi viene a dire, tanto piccolo non è, perché sono 1.500 metri, è un piccolo centro commerciale, ma il problema è la ripetitività di questi investimenti, non se ne può più, apriamo solo centri commerciali in questa città.

Io capisco che è una trattativa tra privati, capisco pure che voi alla fine fate la vostra mediazione politica, però definire l'ennesimo centro commerciale, una buona pratica per la città, un fattore di sviluppo per questa città, un fattore di qualificazione.

Insomma, per me la riqualificazione della città, viene attraverso altri investimenti, lì intorno ce ne sono alcuni, che invece secondo me, sono impattanti sulla città; faccio anche il nome del Barton Park per esempio.

Se lei mi definisce il Barton Park un elemento, che riqualifica una zona città, siamo d'accordo, se lei definisce un supermercato, l'ennesimo centro commerciale un poco più piccolo degli altri, ma non piccolissimo, riqualificante la città, un'occasione per questa città di economia, allora siamo lontani su quello che è il progetto di sviluppo di questa città.

Dopodiché, in questo caso particolare, mi verrebbe da dire anche, che non è neanche il peggiore, perché preso per se stesso questo centro commerciale, ha anche un senso a mio parere, cioè nella posizione e anche rispetto alla comodità di un Minimetro, di altre cose, non è neanche il peggiore. Il problema è che, in un anno è l'ennesimo, sesto, settimo, io ho perso il conto di quanti ne abbiamo appena aperti, in cambio di oneri che poi vanno a costruire rotatoria, adesso questi oneri non so nemmeno bene dove andranno a finire, anzi se su questo mi può rispondere, mi farà un piacere, almeno vediamo i soldi che prendiamo, da questo piccolo investimento come li impiegheremo.

Però definirlo un fattore di sviluppo per la città, insomma, io proprio per il principio, noi voteremo naturalmente contro questa pratica, e veramente io ho visto anche sui social, tantissima gente indispettita dall'idea dell'ennesimo centro commerciale; non riusciamo a fare altro, non riusciamo a fare altro signor Assessore.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie consigliere Giaffreda, la parola al consigliere Bistocchi.

CONSIGLIERE BISTOCCHI

Grazie Presidente, io ho ascoltato la relazione, devo dire mi è sembrata un po' sommaria, da parte del Presidente della Commissione, lo stesso posso dire per la relazione dell'Assessore, vedo una Maggioranza poco interessata al dibattito, è il Sindaco che ha resistito per 30 secondi e non di più, sulla sedia, dopodiché se n'è di nuovo andato.

Invece io credo che, l'atteggiamento e l'approccio debba essere un po' diverso. In questo anzi, noi per primi, il PD per primo, ma invito anche ad un approccio non dogmatico, non ideologico a questa pratica in modo particolare, che è una pratica che contiene dei lati e degli aspetti positivi, intanto c'è manca un consumo di suolo, quindi non c'è consumo di suolo, c'è una trasformazione di una struttura già preesistente.

La pratica dimezza le cubature, riduce le volumetrie già esistenti. Si tratta di una pratica che, riqualifica peraltro una zona, un'area che è quella di Sant'Andrea delle Fratte, ed è un esempio di rigenerazione e di riqualificazione sicuramente positiva.

Questo per noi è importante, è importante la riqualificazione di una zona, noi siamo da sempre vicini, sensibili anche al tema del lavoro, in senso lato, a chi il lavoro ce l'ha, a chi il lavoro lo cerca, a chi il lavoro non ce l'ha, ma anche a chi il lavoro ce l'ha ed è giusto che venga svolto, nelle condizioni migliori possibili.

Quindi la pratica contiene degli indubbi aspetti ai lati positivi. Ci sono però anche delle opacità, ci sono delle zone d'ombra, più nella conduzione della vicenda, che nella vicenda in se.

Quello che è anche una soluzione integrata, di tutto il sistema, quello che manca è una visione di città, che è quello che ci diciamo da cinque anni, e purtroppo alla fine dei cinque anni, ci ritroviamo purtroppo a dire la stessa cosa, manca una visione di città.

La visione che ha la Giunta di questa città, è da cinque anni e non è migliorata, non si è sviluppata e non è progredita, è una visione miope, chiusa, ma soprattutto privatistica.

Io vi chiedo, è normale che la Giunta Romizi, lavori solo su iniziativa privata, che vengano portate sul tavolo, soltanto iniziative sotto l'impulso, su sollecitazioni dei privati, a cui da un plauso, io non voglio essere fraintesa nelle nostre posizioni, a cui va un plauso.

Forse il plauso però non va al Comune che, in questa vicenda come in altre è totalmente assente.

In cinque anni se la sono fatti soltanto a iniziativa privata, ma la visione del Comune, l'intervento del Comune, la visione di città del Comune dov'è.

Sono stati investiti ora, cito a memoria, sicuramente anche di più, ma non come dire voglio essere onesta intellettualmente, non voglio eccedere, anche se forse dovrei.

Però sono stati investiti almeno 20 milioni di euro, sulle opere strategiche del centro storico.

Non ne avete riportata una, non ne avete riportata a casa una in cinque anni.

L'unica preoccupazione, è eseguire ciò che viene sollecitato, chiesto, proposto dal privato.

Quindi un dato è chiaro, un dato in questa città è chiaro, che in questa città il privato c'è, il Comune no, e non è in torto il privato, è in torto il Comune che è assente.

Dicevo prima, noi non vogliamo cadere in facili posizioni dogmatiche, ideologiche, soprattutto in pratiche come questo, sarebbe facile, ma forse non sarebbe giusto.

La posizione del PD, quindi non sarà dogmatica, sarà peraltro in linea con i dieci punti, esposti da Giuliano Giubilei, la pratica ha dei profili positivi, però ha un grande limite Assessore, cioè quello di relegare al privato le prerogative, le funzioni, il ruolo del pubblico, è un'Amministrazione questa che rinuncia, a se stessa, e questo certifica il fallimento dell'Amministrazione stessa, certifica il fallimento di questa Giunta.

Il Partito Democratico si asterrà, rispetto a questa pratica, perché contiene degli aspetti positivi, ma il giudizio negativo è sulla Giunta, che è nata per fare le rivoluzioni e che però poi è finita a mettere i francobolli.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie consigliere Bistocchi, la parola al consigliere Pietrelli.

CONSIGLIERE PIETRELLI

Grazie Presidente, aggiungo a quello che ha già rappresentato il mio collega Giaffreda, un altro punto, per farvi capire quanto siano delicate certe scelte, e che impatto possono avere.

Di fatto un'area commerciale, nei pressi del capolinea del Minimetron di Pian di Massiano, proprio a pochi metri, quindi raggiungibile a piedi facilmente, di fatto identifica, io già me lo vedo direttore dell'area commerciale, lo farei anch'io, le pago il biglietto del Mini metron se fate la spesa qua, così vengono giù dal centro storico, vengono giù da tutta la città e hanno un super store disponibile, che non c'è nell'area del centro storico, quindi con tutte le sue offerte, prezzi eccetera, disponibile a piedi praticamente, prendono il Mini metron, scendono giù, fanno la spesa su un super store e tornano in centro.

Ora voi immaginate che impatto ha questa cosa, sulle attività commerciali del centro, è micidiale, quelle sono negozi che vengono aperti anche la domenica, tengono aperto fino alle nove di sera, quindi fino a che il Minimetron ce la fa, perché probabilmente sta più aperto del Minimetron come orario, comunque questo è.

Non pensate, che le persone non le valutano queste cose, noi non le valutiamo perché stiamo molto attenti a quello che accade in città, molto attenti.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie consigliere Pietrelli, la parola al consigliere Sorcini. Cancelliamo la prenotazione del consigliere Pittola.

CONSIGLIERE SORCINI

Questo frangente, mi ha fatto fare quello che volevo, però il concetto è rimasto. Io credo che, quando parliamo dell'Opposizione, è vero quando ho detto "ma vi ricordate quando c'era Locchi?", dice "ma io avevo dieci anni, io ce ne avevo otto, io ancora non andavo a scuola".

Ho capito, ma è la storia di questa città, il fatto che ancora non eravate nati, vuol dire che vi dovete informare quali sono stati i piani regolatori, quali sono state le scelte degli ultimi vent'anni, che sono quelli che adesso subiamo tra l'altro.

Gli indici di edificabilità, che abbiamo in via Cortonese e in tutte le zone di Perugia, non è che le ha messe Romizi, per cui adesso voi fate "io non ne so niente, non ero nato"; ma che vuol dire, ma voi guardate un attimino il piano regolatore che, è stato licenziato nel 2002, e che risale come per..., non fa così, informati 2002.

Nel 2002 era frutto di un lavoro, che risale agli anni '90; quindi voi potete immaginare la necessità che abbiamo, sicuramente come vi sembra di aver palesemente capito dal Sindaco e dagli altri, la necessità di rivisitare il piano regolatore.

Un piano regolatore che, non dà più le risposte, ma non le dà da tanto, perché voi capite le sfide della tecnologia, le sfide non solo del nuovo modo di costruire in questo momento, non possono essere..., né hanno

quegli indici di edificabilità dei primi anni del 2000, quindi noi dovremmo sicuramente rivisitare, con una struttura che mi auguro dia corpo, a un lavoro indubbiamente complesso e complicato, ma andare avanti a macchina di leopardo, credo che sia un errore, che si è protratto da anni, ma che non si può più fare.

Il fatto che, qualcheduno possa fare domande, su questo o quella porzione di territorio, non significa che non ce ne siano 100 dietro, che la domanda non la fanno, ma che vorrebbero una destinazione diversa e che sia innovativa con le sfide attuali, non quelle di trent'anni fa, perché di fatto questo è.

Nell'occasione, nella fattispecie, questa mi sembra un passaggio virtuoso, perché noi abbiamo a Perugia una marea di capannoni vuoti, che non riescono ad affittare, che non riescono a vendere, che fra un po' renderanno sicuramente, interverranno per non pagare IMU assurdi, che nel momento in cui tu, hai un capannone, non lo riesci ad affittare, non lo riesci a vendere, lì le tasse sono importanti, per cui se c'è l'occasione ora di poter con un passaggio virtuoso, non far sì che altri capannoni, risultino vuoti e così a perdere, perché sono diventati vuoti a perdere i capannoni, oggi avere un capannone è una iattura, a meno che non è ubicato in certe situazioni, in certe posizioni e via dicendo, quindi lo trovo un percorso virtuoso.

Percorso virtuoso, che a mio avviso dovremmo seguire nella prossima legislatura, rivisitando completamente il piano regolatore della città, perché attraverso questo passa anche quello sviluppo, che noi vogliamo.

Entrano in aula il Sindaco e i Consiglieri Arcudi, Bori. Esce il Consigliere Ranfa. I presenti sono 30.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie consigliere Sorcini, vi sono altri interventi, dichiarazioni di voto, altrimenti chiedo a tutti i consiglieri di sedere al proprio posto, e pongo in votazione il piano attuativo, invariante al PRG parte operativa, localizzazione a Pian di Massiano. La votazione è aperta.

Si procede a votazione elettronica palese

Esito della votazione: 30 presenti, 20 favorevoli (Sindaco, Mignini, Marcacci, Castori, Luciani, Leonardi, Vignaroli, Numerini, Nucciarelli, Tracchegiani, Cagnoli, Cenci, Felicioni, Pastorelli, Pittola, De Vincenzi, Varasano), **3 contrari** (Rosetti, Pietrelli, Rosetti), **7 astenuti** (Bistocchi, Borghesi, Miccioni, Mirabassi, Mori, Bori, Vezzosi).

La pratica è approvata.

Delibera n.54

Accorpamento al demanio stradale del Comune di Perugia di tratti di viabilità di uso pubblico ultraventennale.

PRESIDENTE VARASANO

Passiamo ora alla pratica successiva, che è quella relativa all'accorpamento, al demanio stradale del Comune di Perugia, di tratti di viabilità di uso pubblico, ultraventennale.

Sempre la parola al Presidente della Terza Commissione, Cenci.

CONSIGLIERE CENCI

Grazie Presidente. Si tratta di accorpamento al Demanio stradale di cinque particelle di terreno, che sono in utilizzo ultraventennale da parte del Comune.

Stiamo parlando, credo, due fermate dell'autobus, una strada vicinale penso, io non mi ricordo bene, ma sono piccoli pezzetti che sono a uso pubblico, da tempo e che non hanno particolare rilevanza, se non quella di sanare una situazione, che di fatto è vigente.

Volevo ricordare il voto in Commissione, è stata votata all'unanimità da tutti i presenti, grazie.

Escono dall'aula i Consiglieri Fronduti, Borghesi, Miccioni, Mori, Vezzosi. I presenti sono 25.

PRESIDENTE VARASANO

Se ci sono interventi, dichiarazioni di voto, altrimenti pongo in votazione l'accorpamento al demanio stradale del Comune di Perugia, di tratti di viabilità di uso pubblico, ultra ventennale, la votazione è aperta.

Si procede a votazione elettronica palese.

Esito della votazione: 25 presenti, 25 favorevoli (Sindaco, Mignini, Marcacci, Castori, Luciani, Leonardi, Vignaroli, Numerini, Nucciarelli, Tracchegiani, Cagnoli, Cenci, Felicioni, Pastorelli, Pittola, Sorcini, De Vincenzi, Pietrelli, Rosetti, Varasano, Bori, Mirabassi, Giaffreda, Bistocchi, Arcudi).

La pratica è approvata all'unanimità.

Delibera n.55
Adesione al “Patto dei Sindaci per il clima terrestre”

PRESIDENTE VARASANO

Passiamo alla pratica successiva, che è quella relativa all'adesione al patto dei Sindaci per il clima terrestre. La parola sempre al Presidente della Terza Commissione, Cenci, prego a lei la parola.

CONSIGLIERE CENCI

In realtà, quando è stato discusso in Commissione, io purtroppo mi ero dovuto assentare, quindi con dispiacere non sono in grado di illustrare la pratica. Posso solo dire che, è stato votato all'unanimità dai presenti (Arcudi, Numerini, Leonardi, Mirabassi, Ranfa, Pietrelli e Vezzosi), chiedo scusa, ma è mia manchevolezza.

Entrano in aula i Consiglieri Fronduti, Mori, Vezzosi. Esce il Consigliere Arcudi. I presenti sono 27.

PRESIDENTE VARASANO

C'era il vice Presidente Arcudi, ora è uscito dall'aula, quindi non so se voleva aggiungere qualcosa lui, altrimenti se ci sono interventi; non ci sono interventi. Pongo in votazione l'adesione al patto dei Sindaci, per il clima terrestre, la votazione è aperta.

Si procede a votazione elettronica palese.

Esito della votazione: 27 presenti, 26 favorevoli (Sindaco, Cagnoli, Castori, Felicioni, Nucciarelli, Fronduti, Tracchegiani Leonardi, Mignini, Pittola, Marcacci, Varasano, Numerini, Luciani, Cenci, Vignaroli, Rosetti, Pietrelli, Giaffreda, Bori, Mirabassi, Mori, Vezzosi, Pastorelli, Bistocchi, Sorcini), **1 astenuto** (De Vincenzi).

La pratica è approvata.

Delibera n.56
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - Approvazione

PRESIDENTE VARASANO

Ora procediamo con la pratica integrata, che è quella relativa al piano urbano della Mobilità Sostenibile, approvazione. La parola prima al Presidente della Terza Commissione, Cenci, poi all'Assessore Casaioli. Prego Presidente Cenci.

CONSIGLIERE CENCI

Grazie Presidente, è una pratica molto importante, che credo abbia portato avanti. Abbiamo impiegato due sedute per approfondire la questione, è stata votata a maggioranza in Commissione, con i voti favorevoli di (Cenci, Arcudi, Castori, Sorcini, Numerini, Mignini, Pastorelli) e contrari (Camicia, Mirabassi, Ranfa).

Vista la complessità della pratica, avrei piacere che magari fosse l'Assessore stesso ad illustrarla, Grazie.

PRESIDENTE VARASANO

Va bene, grazie Presidente Cenci, la parola a questo punto all'assessore Casaioli, per illustrare il Piano Urbano della mobilità sostenibile. Prego a lei la parola.

ASSESSORE CASAIOLI

Buongiorno a tutti, oggi è un giorno molto importante per la città di Perugia, siamo arrivati all'approvazione finale in Consiglio del PUMS, un percorso che è durato oltre due anni, con questo atto che è un atto programmatico di lungo periodo, ha un orizzonte di applicazione temporale di dieci anni.

La città di Perugia sceglie di cambiare, migliorare la mobilità di cittadini e dei siti user, per migliorare la qualità della vita in campo urbano.

Noi dobbiamo essere molto orgogliosi di questa pianificazione, intanto dobbiamo essere orgogliosi, perché è una pianificazione che è stata fatta con i cittadini, cittadini portatori di interesse, sono stati fondamentali per la redazione del piano.

Circa 4.000 persone hanno preso parte alla stesura del piano, e alla definizione degli obiettivi, alla loro prioritizzazione, da quelli più importanti a quelli meno importanti; alla continua verifica che nell'elaborazione, stavamo andando nella giusta direzione.

Questo è uno dei primi PUMS approvati in Italia, dalle città medio piccole, l'approvazione di questo PUMS ci consente la chiave di accesso, perché è redatto in coerenza con le linee guida, emanate dal Ministero dei Trasporti, per la relazione del PUMS, ci concede l'accesso ai Finanziamenti Europei Nazionali, per i progetti su sistemi di mobilità.

Dicevo, questo piano ci consente, in quanto è redatto in coerenza con le mie guide, emanate dal Ministero dei Trasporti per la violazione del PUMS, di far parte e procedere a Finanziamenti Europei Nazionali, per i progetti sui sistemi di mobilità.

Tutto l'impianto del PUMS, pur auspicando la relazione degli interventi di potenziamento, delle infrastrutture di servizio, di trasporto regionali, quelle per intenderci previste nel Piano Regionale dei Trasporti, si fonda su una sostanziale autonomia funzionale dello scenario di progetto, si basa sul fatto di garantire il conseguimento degli obiettivi prefissati, anche senza questi interventi.

I riferimenti normativi, su cui è stato redatto il PUMS, sono le linee guida elfis, le linee guida del Ministero dei Trasporti, le normative regionali in materia.

Sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, attraverso la definizione di azioni orientate a migliorarne l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità, e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Che cosa abbiamo fatto durante questo percorso, che è iniziato circa nel 2015, da un lato siamo partiti con la costruzione dello scenario attuale, cioè abbiamo ricostruito come i cittadini si muovono in città oggi.

Oggi a Perugia circa il 70 per cento degli spostamenti, avviene attraverso l'utilizzo dell'auto privata, il 10 per cento a piedi, il 14 per cento con il trasporto pubblico, per un totale di spostamenti con l'auto nel nostro territorio di 457.000 macchine al giorno.

Sono state fatte indagini sul traffico, sul trasporto pubblico, sulla dotazione di parcheggi, sull'utilizzo del Minimet, sulla incidentalità e quant'altro, in modo da costruire quello che era lo scenario attuale.

Tutte queste cose, penso che, per chi ne ha avuto l'occasione le avrà viste all'interno della sezione programmatica.

Abbiamo volta per volta, fatto questa partecipazione e messo tutti i documenti nella sezione indicata al PUMS.

Quindi abbiamo fatto da un lato queste indagini, per ricostruire qual è lo scenario attuale, oggi della città di Perugia, come la città si muove, come i cittadini si muovono nel nostro territorio, dall'altro abbiamo fatto il processo partecipativo, secondo le linee guida elfis.

La partecipazione, è stato l'elemento centrale, credo che sia stata la cosa più importante del PUMS, che ha come obiettivo quello di migliorare la qualità della vita, dei cittadini nel territorio, migliorando quella che è la qualità degli spostamenti.

Sono stati fatti tavoli di partecipazione, questionari online, questionari a bordo degli autobus, che hanno permesso di identificare gli obiettivi di ripiano, di dargli una priorità e di lavorare sulla bozza ripiano, che poi ulteriormente partecipata, se è arrivata la procedura, la stesura della procedura definitiva del piano.

Al primo posto, fra gli obiettivi individuati dai cittadini, è stato quello di ridisegnare l'intero trasporto pubblico, per renderlo più efficiente ed efficace, di incentivare la mobilità dolce, la mobilità ciclabile pedonale, di ridurre l'inquinamento atmosferico acustico, dovuto dagli spostamenti, anche attraverso l'utilizzo di sistemi a basso impatto inquinante o nullo, di sviluppare una mobilità elettrica, di creare una mobilità sostenibile, anche dal punto di vista economico, sia per i cittadini, attraverso appunto la previsione della ... (parola non chiara)... tariffaria del trasporto pubblico, o in base per esempio con abbonamenti agevolati a studenti, c'è stata la proposta, oppure diciamo pagare di meno, per tratte molto più brevi.

E sia con sistemi di trasporto, che contando noi di sviluppare più servizi, senza aumentare i costi. Nella previsione di attuazione del PUMS non sono previste variazioni significative di aumento della voce di bilancio, che il Comune di Perugia, dedica ai trasporti.

Quindi il nostro PUMS, è un PUMS sostenibile, perché persegue la sostenibilità sociale, in quanto è frutto di partecipazione con la cittadinanza, la sostenibilità ambientale, cioè la questione di inquinamento acustico, atmosferico, la sostenibilità economica, parità di risorse di bilancio, si sviluppano maggiori servizi.

Un po' di indicatori, per esempio dal punto di vista ambientale, delle previsioni di piano, c'è un miglioramento della qualità dell'area, con la riduzione di PM 10 del 3,4 per cento, una riduzione del Nox di 2,9 per cento.

Ci sono nella parte finale del piano, una relazione che riguarda la valutazione, che cosa questo piano porterà una volta applicato per la città, nelle ore di punta della mattina, è prevista la diminuzione della domanda, di spostamenti con auto, nella fascia di punta del mattino, del meno il 2,1 per cento, una crescita di domanda di TPL di trasporto pubblico del 58 per cento, per l'effetto combinato di chi proprio lascia a casa l'auto, e prende il trasporto pubblico, e di chi invece si trova ad avvicinarsi alla città, e di lasciare magari la macchina nei parcheggi previsti dal piano, e poi prendere il trasporto pubblico.

Un incremento della ripartizione modale, a favore del TPL di 5 punti, una riduzione del 4,6 per cento del traffico privato sulla rete, la riduzione dei tempi di viaggio, ridotti dell'8 per cento e la riduzione del 22 per cento, dei chilometri della rete in cogestione.

Il PUMS non prevede, abbiamo voluto non fare una prima parte, che prevedeva appunto modificazioni sul sistema di completa competenza della città di Perugia, quelle a cui noi possiamo direttamente influenzare la realizzazione, ma ha voluto aggiungere a questo, visto il grande interesse, visto che Perugia è una città capoluogo, visto che il Comune determinati servizi si sviluppano all'interno del nostro territorio, fare una sorte di position paper, per prendere una posizione su i temi di carattere sovracomunale.

Innanzitutto uno dei temi più importanti, è quello della tecnologia Tram Treno; abbiamo fatto un'azione sia con incontri già avviati, sia con gli incontri con la Regione, sia con le Ferrovie dello Stato, un'azione di stimolo propositivo nei confronti della Regione, per attivare una linea di tramvia sulla tratta san sepolcro sant'Anna della FCU.

Abbiamo analizzato il problema dell'alta velocità, che riteniamo sia giusto attivare un collegamento simmetrico, il che migliorare quello esistente Perugia, Milano, Torino, attivazioni di collegamenti di alta velocità, quelli del sud Italia, collegamenti con treni regionali veloci, per l'arrivo all'alta velocità.

Abbiamo preso una posizione, anche per quanto riguarda l'aeroporto, la realizzazione di una fermata ferroviaria a Collestrada, collegata all'aerostazione, tramite servizi di bus navetta. L'aeroporto di fermate di autobus, a larga percorrenza.

Istituire servizi, che collegano l'aeroporto al centro di Perugia. Se vi interessa, ho anche delle slide, per entrare più approfonditamente, sempre se vi interessa.

Per entrare più approfonditamente ... (parole non chiare)... di sintesi naturalmente, come è stato...

PRESIDENTE VARASANO

Se l'Assemblea lo reputa opportuno, ci sono delle slide, io credo che trattandosi di un atto particolarmente rilevante, le slide siano utili. Quindi se può, gli Assessori credo che aiutino anche a fare sintesi, e a coniugare parole e immagini.

ASSESSORE CASAIOLI

Posso venire là io?

PRESIDENTE VARASANO

Può portare la sua scheda e andare lì. Quindi abbiate pazienza, che l'Assessore cambia postazione, in modo da illustrarci il PUMS anche con delle immagini. Deve uscire dalla postazione e rientrare nell'altra.

ASSESSORE CASAIOLI

La prima indicazione, che ci hanno dato i nostri cittadini, è quella di ridisegnare l'intero sistema di trasporto pubblico. Siamo in questo momento, il trasporto pubblico della città, risulta inefficiente per i nostri cittadini, siamo in contratto d'obbligo da svariati anni, abbiamo bisogno, che la Regione vi metta a gare trasporti, andare in questo periodo a, modificare singole linee o singole zone della città, non era o comunque aumentava la qualità del trasporto pubblico, per quanto riguarda l'intero trasporto pubblico.

Abbiamo pensato, di fare un trasporto pubblico, di riorganizzare la rete del trasporto pubblico, attraverso la gerarchizzazione della rete, in modo da efficientare la rete, partendo dai Bus Rapid Transit, via reti regionali, che garantiscono i collegamenti intercomunali dell'area di Perugia, Corciano Torgiano, linee urbane ad altra frequenza, come Brt urbani, navette ordinarie e navette elettriche passanti per il centro storico.

Linee urbane sia ordinarie, che ad orario, linee di terza rete, proprio per ordinare i servizi con fermata e chiamata come deviazione dei servizi orari, servizi completamente flessibili, percorsi ad orario.

La terza rete è essenzialmente c'è servita, proprio perché l'obiettivo è di andare a fare maggiore trasporto pubblico, laddove c'è più necessità.

La terza rete ci serve da adduzione, affinché i cittadini che si trovano in zone, dove l'indice di abitabilità è più rarefatto, possano comunque avere il sistema di trasporto pubblico, a servizio, per magari arrivare in maniera veloce sulla rete portante.

Per le linee a frequenze, questo è l'efficientamento, nella giornata ferial e scolastica a regime, sono previsti tre livelli di servizio. Il cadenzamento a 60 minuti, 17 corse al giorno per direzione, cadenzamento a 30 minuti, 34 corse al giorno per direzione, il cadenzamento è 15 minuti, 68 corse, giorno per direzione.

Questa ...(parola non chiara)... è la proposta di riorganizzazione, questa è l'area di influenza diretta ai servizi di trasporto pubblico, laddove sono stati emanati.

Quindi qual è la popolazione, che andiamo ad intercettare, che ha un luogo di residenza, che sia altamente accessibile alla rete di trasporto pubblico, spetta quella che ha una bassa accessibilità.

I BRT, è di carattere urbano, nel piano sono proposti i BRT. BRT regionali, già proposti nel Piano Regionale di Trasporto, e i BRT urbani.

Voi sapete che, chiediamo molto che, di fare delle linee portanti, per il momento nel piano urbano ne sono previste due, Bus Rapid Transit, cioè sistemi di trasporto, nella tratta Castel del Piano, nella prima tratta Castel del Piano Fontivegge, la seconda Olmo Fontivegge, come sistemi di trasporto altamente efficienti, con grandi capacità di utenza del trasporto pubblico, che hanno questi punti di forza. I costi di investimento contenuti, costano molto meno della realizzazione di una tranvia, anche perché diciamo si muovono su strada, rapidità di realizzazione, ipotizziamo che la prima tratta, a cui abbiamo dato la priorità, cioè Castel del Piano, Fontivegge, possa essere realizzata nella tempistica di due anni, da quando abbiamo ottenuto gli investimenti.

La facilità di inserimento in contesti urbani, la possibilità di infrastrutturazione progressiva, la capillarità dell'accessibilità e assenza di barriere architettoniche, il costo di gestione del servizio, paragonabile al trasporto di gomma convenzionale, cioè una delle domande frequenti, che mi sono state fatte, relative appunto all'istituzione di questo sistema di trasporto, se questo aumentasse i costi del servizio.

I costi del servizio, mentre diciamo c'è una pianificazione infrastrutturale, su cui stiamo lavorando, i costi del servizio, sono quelli paragonabili al trasporto di gomma convenzionale.

Scambio marciapiedi con la linea automobilistica ordinaria, la possibilità di evoluzione del BRT in tranvia. Queste sono le linee disegnate BRT, l'infrastrutturazione dei corridoi, avete visto la prima tratta, quella che parte da Castel del Piano, dalla via Luciani si dirige verso Strozza Capponi, passa per Sant'Andrea delle Fratte, arriva più o meno all'altezza del triangolo in zona San Sisto, entra a San Sisto, si dirige verso l'ospedale attraversandolo, va su via Trancanelli, andiamo verso Ponte della Pietra, via chiusi, quindi passa il tratto urbano di via Chiusi, per poi riprendere la via Settevalli, andare su via Martini dei Lagher, via Bellocchio, e secondo fronte di stazione, diciamo via Sicilia.

Che cosa ha, qual è la caratteristica di questo sistema di trasporto; la caratteristica di questo sistema di trasporto, è il fatto che, intanto è completamente elettrico, è una sorta di filo che però non ha i fili sulla rete, ma si ricarica alle fermate completamente attrezzate.

Intanto ha un sistema di efficientamento dei tempi, sono previsti nella parte centrale del sistema, le frequenze sette minuti, mentre nella parte più terminale, 15 minuti di frequenza; questo è possibile grazie a un'opera di infrastrutturazione che prevede, la possibilità di realizzazione di corsie preferenziali, quando l'autobus, il sistema va su corsie preferenziali, viaggia in promiscuo con l'auto, ma ha una sorta di preferenziazione semaforica.

Quindi nel momento in cui si mette in concorrenza con il sistema di viabilità ordinario, ha una preferenziazione semaforica, per cui passa prima.

E' completamente, questa elaborazione di questa pianificazione, è stata sottoposta sia al Ministero dei Trasporti, sia alle Ferrovie dello Stato, sia all'Università, sia all'Azienda Ospedaliera, che l'hanno recepita in maniera positiva, in quanto anche loro sono d'accordo, che permetterebbe di risolvere il problema degli spostamenti in questa zona, sto parlando sempre della prima area, che è gravitata da una popolazione di circa 45.000 persone tenendo conto che l'area urbana di San Sisto, ha circa una popolazione di 26.000 persone, 8.000 sono le persone che gravitano nella zona industriale, 15.000 sono le persone che ha in media al giorno, che arrivano all'azienda ospedaliera.

Quindi diciamo, è stata proprio questa la motivazione, perché abbiamo preso come punto di riferimento questa zona, proprio perché è densamente popolata, e ha un grande bisogno di trasporto pubblico, per esempio uno dei problemi, che ha l'azienda ospedaliera nell'avvicinarsi all'ospedale, è proprio quello dei parcheggi.

Noi riteniamo che, attraverso la corsia preferenziale che, va praticamente avvicinarsi all'ospedale, più o meno all'altezza, c'è già una corsia preferenziale esistente, che non viene utilizzata, non viene resa come tale, ma ridando dignità a quella corsia preferenziale, che più o meno va all'altezza sotto il pronto soccorso, fino all'Università, questa serva per tagliare in due, tutta l'area, quindi avvicinarsi quanto più possibile gli utenti, con il trasporto pubblico, alla realtà che si irraggia su quel territorio.

Abbiamo detto che, la rete è completamente elettrica, la rete è strutturata in regime, quando sarà in regime, in quattro rami che convergono alla stazione di Fontivegge e servirà direttamente il 50 per cento della popolazione comunale, e integrandosi con il Minimetro, garantirà l'eccessività a tutti i principali ... (parole non chiare) ... presenti nella città.

Si prevede poi uno sviluppo ulteriore della rete, una volta arrivati a Fontivegge, anche verso San Marco.

Questo è quello che vi dicevo prima, la prima linea Capanne e Castel del Piano Fontivegge, 26.000 abitanti serviti, 8.000 addetti serviti, 12,5 chilometri di percorso, 21 fermate, 21 per cento di percorso integralmente in sede riservata, sapete che a Perugia siamo una delle città, dove ci sono meno corsie preferenziali riservate, 24 intersezioni a priorità semaforica, 4 parcheggi di interscambio, per un totale di 2.000 posti, due stazioni fermate in ferrovie servite, sia quella di Fontivegge, che quella del Silvestrini.

Per quanto riguarda l'elettrico, una proposta, abbiamo accolto la necessità di penetrare, lo era in passato, il centro storico, attraverso le linee di navetta elettriche ad altra frequenza, passa anche in centro, creando due linee, la linea sant'Erminio via della Pallotta, che ha una lunghezza di circa 6,2 chilometri, con una frequenza di 15 minuti, la linea rimbocchi sant'Anna, porta san Costanzo, quindi per intenderci si arriva fino a san Pietro, per una lunghezza di 7,3 chilometri, con una frequenza di 15 minuti.

Sono navette elettriche, esercite con piccoli bus da 30 – 35 posti, le linee passanti in centro storico sull'itinerario, piazza Grimana, Tre Archi, collegano reciprocamente con il centro storico, i quartieri di Elce, Monteluca, via dei Filosofi, Borgobello.

La sovrapposizione delle frequenze, la piazza Grimana, piazza Garibaldi, Sant'Anna, 8 passaggi ora, consente di migliorare il collegamento di alcuni parcheggi a corona con il centro storico, agevolando i visitatori residenti, che parcheggiano per la propria auto, presso questi impianti.

Quindi con questo si è voluto garantire la massima, per la penetrabilità attraverso le reti di trasporto pubblico, senza basso impatto inquinante o nullo per il centro storico.

Nel position paper, l'ho detto prima, l'ho riportato qui per fare una sorta di quadro, che dia la risposta alla domanda, quali sono, come intendiamo promuovere l'utilizzo di sistemi di trasporto a basso impatto inquinante, o nullo, quali sono le azioni dal punto di vista del trasporto elettrico, quindi sono decifrabili in tre categorie: la prima è quella che vi avevo detto, sulla istituzione di Bus Rapid Transit; la seconda è quella delle navette elettriche in centro storico; la terza è quella che è presente nel position paper, su cui abbiamo fatto una interlocuzione, sia con la Regione che con la rete ferroviaria, perché voi sapete che Umbria Mobilità, presto è in fase di attuazione, chiamiamola così, la cessione della rete ferroviaria dello Stato, di questo tratto di ferrovia, quindi siamo stati propositivi, abbiamo attraverso il piano della mobilità, inteso a esplorare a livello preliminare, i possibili scenari di innovazione sull'utilizzo della modalità ferroviaria, con riferimento al suo contributo, a soddisfare la mobilità in campo urbano, ricorrendo anche alla tecnologia tram treno.

Tecnologia tram treno, che come voi sapete attualmente le nostre leggi, non consentono di utilizzarla insieme con la ferrovia ordinaria, negli altri paesi d'Europa questo è possibile, ancora da noi non si può fare.

Appunto, che prevede l'intero ... (parole non chiare) ... di un veicolo tranviario, opportunamente modificato, da rete ferroviaria a rete tranviaria, in modo da evitare rotture di carico nella transazione dalla ... (parole non chiare) ... urbano, riducendo il costo di erogazione del servizio, di circa il 25 per cento rispetto al treno, creando una condizione per cui sicuramente, la tecnologia tram treno, ha un costo minore rispetto alla normale tecnologia tranviaria, creando una condizione per cui unito a un treno, soprattutto nella tratta Ponte San Giovanni, Sant'Anna, è agevolato da queste percorrenze che hanno una certa pendenza, creando delle condizioni per

cui, dal punto di vista economico, la tecnologia tram treno, è più economica rispetto all'istituzione di una tecnologia tranviaria.

Questa è la pianificazione che abbiamo ipotizzato, vi dico purtroppo non è una, almeno questa prima pianificazione, non è di nostra competenza, in maniera diretta, quello che è di nostra competenza, cioè fare in modo, che questa pianificazione sarà effettuata, venga realizzata in modo poi da potere esplorare, eventualmente nel proseguo anche la possibilità di, far camminare il tran treno, anche in ambito urbano.

Un altro tema importante, su cui i nostri cittadini hanno focalizzato l'attenzione, è stato quello della proposta di agevolazioni tariffarie, i nostri cittadini hanno come riferimento l'unico Perugia, un sistema integrato, per cui con un euro e mezzo nei settanta minuti, si può prendere contemporaneamente con lo stesso biglietto, autobus, treno e Minimetrol, i nostri cittadini ritengono che mentre chi utilizza l'intero sistema di trasporto, questo euro e mezzo ha la sua validità, ma se vengono utilizzate delle tratte molto brevi, questo risulta essere molto oneroso.

Quindi abbiamo lavorato sul, proprio al fine di incentivare l'uso della rete di trasporto pubblico, e di renderlo economicamente anche più efficiente, abbiamo lavorato sull'ampliamento dell'offerta di titoli di viaggio attuali, introducendo una serie di agevolazioni per alcune categorie.

Le azioni sono mirate ad agevolare, acquisire segmenti di domanda, che per motivi diversi attualmente non utilizzano il TPL, ed incentivare la fidelizzazione dell'utenza.

Le proposte che sono avanzate, sono quelle che soprattutto anche su questo abbiamo avuto una interlocuzione, con l'Università, l'istituzione di un abbonamento agevolato per gli studenti universitari.

Attualmente l'abbonamento degli studenti universitari, pur essendo già un abbonamento "scontato", è di 393 l'anno.

Questo è ritenuto molto costoso dagli studenti, e anche dalle loro famiglie evidentemente, fatti che pare che gli studenti preferiscono comunque spostarsi all'interno del territorio, attraverso l'utilizzo dell'auto.

Noi proponiamo l'istituzione appunto di questo abbonamento agevolato, da mettere anche nella carta servizi, presente dell'Università, però diciamo che, vorremmo che questo abbonamento sia un po' abbastanza diffuso tra gli studenti, che gli studenti lo utilizzano in maniera massiccia, perché questo potrebbe fare arrivare a costare l'abbonamento sotto i 100 euro, circa 80 euro l'anno, anche con una possibilità magari di eventuali rateizzazioni di questo costo.

Voi tenete conto che, una popolazione di circa 25.000 studenti universitari, nel 2015 gli abbonamenti degli studenti universitari, sono stati 663, veramente molto pochi, rispetto alla domanda potenziale che potrebbe avere questa, che potrebbe appunto creare la fascia degli studenti universitari.

Tenete conto anche di un'altra cosa, che purtroppo la Regione, a tutt'ora ha la funzione di ripartizione del fondo Regionale dei Trasporti, non mette all'interno di questa funzione gli studenti universitari, quindi non considera che in una città come Perugia, esistono 25.000 studenti universitari, poi gli studenti dell'università per stranieri, che sono potenziali utenti del trasporto pubblico.

Abbiamo pensato inoltre, anche partendo dal ragionamento dell'agevolazione, anche alle famiglie, quindi alle istituzioni di un carnet di abbonamenti per i componenti dello stesso nucleo familiare, il primo abbonamento a prezzo intero, per esempio, il secondo abbonamento con uno sconto del 10 per cento, il terzo abbonamento con lo sconto del 50 per cento, dal quarto in poi uno sconto del 90 per cento.

Questo proprio per cercare di agevolare la famiglia nell'utilizzo del trasporto, perché fare 4 abbonamenti alle condizioni attuali, ipotizzando una famiglia di quattro persone, cinque persone, attuare sul trasporto pubblico, non è assolutamente conveniente. Quindi la famiglia a priori, senza altra valutazione, decide di utilizzare il trasporto privato, piuttosto che il trasporto pubblico.

Abbonamento gratuito per le navette elettriche, per i residenti nella ZTL de centro storico, in possesso di un abbonamento per i parcheggi, anche questo viene, risponde all'esigenza di cercare da un lato e di mettere, di contrastare quella che è la sosta selvaggia anche dei residenti, ma garantire anche la possibilità che, nel momento in cui lasciano la macchina al parcheggio, possono avere gratuitamente la navetta che li riporta verso casa.

Una delle cose, che mi sono dimenticata di dirvi prima, che l'efficienza del servizio si esplica anche, con un allungamento dei tempi di orario del trasporto pubblico, prevediamo un trasporto pubblico, che parte almeno per le linee portanti, per le linee più importanti, prevediamo trasporto pubblico, che inizia alle 5 di mattina e, arrivi fino all'una di notte.

Un altro tema, sulle agevolazioni, sulle istituzioni di biglietti mono modali di corto raggio, per i servizi su gomma, l'istituzione di biglietti per il Minimetrol su percorsi brevi, proprio perché talvolta ci hanno, in fondo se devo fare solo due fermate, l'euro e mezzo sul Minimetrol mi costa troppo.

C'è la possibilità di acquisto dei biglietti, tramite telefono cellulare, la transazione verso la bigliettazione elettronica, prevedono la possibilità di una ... (parola non chiara) ... e di una card ricaricabile.

La transazione verso la bigliettazione elettronica, avrà come effetto derivato, anche la possibilità dell'abbonamento familiare impersonale, abbiamo pensato a fare un abbonamento familiare personale, elimi-

nando l'attuale condizionamento derivante dall'obbligo del possesso fisico del titolo di viaggio da parte del passeggero.

Il che si traduce nell'indisponibilità del medesimo titolo, finché questo non viene preso a consegna, da un altro componente del nucleo familiare, cioè creare una sorta di abbonamento familiare unico, uno solo, che però può utilizzare un componente familiare per volta.

Uno anche degli elementi, sempre portati all'attenzione dei nostri cittadini, di chi insieme a noi ha redatto il PUMS, ricordo che era disponibile un'emai, a cui dovevano essere inviate tutte le osservazioni, che a mano a mano si fossero trovate, è stato quello, cioè molte volte i nostri cittadini, è una cosa assurda vedere che circolano autobus di grandi dimensioni, vuoti, nella nostra città.

Questo sarà anche una cosa, che il Piano di Bacino Unico Regionale, metteva in evidenza, infatti il PUMS correntemente con gli indirizzi del PRT e del Piano di Bacino Unico Regionale del TPL, ha previsto la diversificazione da flotte degli autobus, da impiegare sulla rete.

Questa misura, oltre che ad essere dettata dalle caratteristiche della rete extra urbana, consente di rispondere in maniera più flessibile alle fluttuazioni giornaliere stagionali.

Quindi non abbiamo previsto soltanto in base alle zone, in base alla frequenza media di richiesta di trasporto del territorio, dei mezzi corrispondenti, ma anche in base all'orario, cioè dividendo quelle che sono le ore di punta, quindi l'utilizzo di sistemi, che hanno più bisogno di servire il trasporto pubblico, dalle ore di morbida, dove la domanda di trasporto pubblico appare più rarefatta. Quindi la diversificazione del mezzo anche in base a questa condizione.

Questo contribuisce a cogliere la massimizzazione del ... (parole non chiare)... richieste dalle direttive nazionali, in tema di efficientamento e a contenere i costi di produzione del servizio, in modo da perseguire l'obiettivo di un sostanziale pareggio e delle risorse impiegate in futuro, rispetto all'attuale, quello che vi avevo detto prima.

Il fatto che si possano utilizzare, anche i mezzi diversi, a seconda sia del tipo di servizio che si vuole sviluppare, sia su un determinato territorio, tenendo conto di qual è la domanda di quel territorio di trasporto pubblico, sia in relazione anche alle ore, in cui si sviluppa il servizio, distinguendo delle ore di punta, alle ore di morbida, ha dei vantaggi che ci consente di ridurre il costo del servizio, quindi magari sviluppare anche più servizio all'interno della stessa rete, sia in massimizzazione ... (parole non chiare)... in modo che, abbiamo un sistema di trasporto pubblico, che non parla più di autobus che girano vuoti, ma parla di autobus pieni.

Una delle caratteristiche che, secondo noi e anche secondo i cittadini, potenzia l'utilizzo del trasporto pubblico, è il fatto di avere delle fermate di elevata accessibilità universale, e a elevata sicurezza.

Infatti al fine di creare le condizioni per l'utilizzo della rete, in forma autonoma, anche da parte di minori di 12 anni non accompagnati, il Piano Urbano della Mobilità, prevede la creazione di fermate, realizzate con elevati standard di sicurezza di controllo, presso queste fermate videosorvegliate H24, i ragazzi potranno essere accompagnati, ripresi e stare in attesa del mezzo pubblico, in condizioni di sicurezza.

Talvolta, soprattutto per la fascia di età minore della popolazione, il problema di essere accompagnati per forza con l'auto, è anche un problema di sicurezza, cioè i genitori si sentono più sicuri ad accompagnare il ragazzino, o a scuola o presso gli amichetti o magari quando fa sport, perché non sono sicuri che il trasporto pubblico, gli dia quella sicurezza nel sistema, quindi abbiamo proprio creato queste fermate ad alta sicurezza, per cercare di quanto meno, invogliare l'utilizzo del trasporto pubblico, anche da piccoli.

Adesso parliamo della mobilità attiva, vi avevo detto che, uno degli obiettivi che ci chiedevano i nostri cittadini, è quello che insieme al ridisegno del trasporto pubblico, quindi dell'efficientamento e del trasporto pubblico, anche di creare una mobilità, di più fare una mobilità ciclabile e pedonale.

Questo l'abbiamo fatto, ridisegnando le zone ZTL del centro storico, innanzitutto con l'allargamento della ZTL di Corso Bersaglieri all'intera viabilità del toppo Monteluca; l'istituzione di un regime differenziato, la rimodulazione quindi dell'itinerario via Masi, via Indipendenza, piazza Italia, rispetto alla ZTL precedente del centro storico, in modo da consentire chi sarà in piazza Italia durante l'intera giornata.

La protezione da ZTL si stende nell'area di via Bonazzi, via Parione e vie successive, con l'istallazione di un varco automatico di controllo, quindi la protezione di quelle aree più a vocazione residenziale, l'istallazione di un varco automatico all'ingresso di via Baglioni, perché alla festività e l'organizzazione della circolazione del centro storico, in relazione sia ad eventi straordinari, che alle stagioni e alle condizioni ambientali.

I ... (parola non chiara)... da ZTL potranno essere di nuovo, rimodulati o rivalutati, personalizzati a livello di singole aree, saranno tutte dotate di varchi elettronici.

Accanto a questo, abbiamo individuato delle zone trenta, delle zone dove possono per definizione convivere pedoni, ciclisti e veicoli.

Sono state individuate nove siti in cui realizzare ... (parole non chiare)... una di queste è stata già oggetto di progettazione, nell'ambito del piano periferie, mentre le altre otto sono in via di nuova previsione, quindi zona università via della Conca, Borgobello, via Birago, Bellocchio, San Sisto, Ponte San Giovanni Barranzano.

Le zone sono finalizzate a garantire la continuità dei percorsi della rete ciclabile, in condizioni di traffico promiscuo e a gettare le basi, per la nascita di piedibus della mobilità casa – scuola.

Questo è solo il campo di visibilità che ha un automobilista, che va a trenta chilometri all'ora, piuttosto di uno che va a cinquanta o a sessantacinque.

Vi ho parlato delle zone trenta, per arrivare ad uno sviluppo di una mobilità ciclabile, sempre fortemente voluto dai nostri cittadini; credo che in questo per la prima volta, nella città di Perugia, sia stato fatto il vero proprio bici plan, proprio su indicazione dei cittadini, il PUMS ha inteso dare un forte impulso a diffusione della mobilità attiva, e sul versante della mobilità ciclistica, si prevedono interventi di qualificazioni sul 43 per cento, dei percorsi già esistenti, la realizzazione di ulteriori 27 chilometri di nuovi percorsi, qui potete vedere bene, insomma la rete, che si intende realizzare e la realizzazione di ulteriori 27 chilometri di nuovi percorsi, rispetto ai 17 già finanziati.

La continuità di una rete ciclo pedonale, in tutti i casi in cui non è possibile, perché abbiamo cercato di fare in modo, cioè siamo partiti da una situazione in cui c'erano percorsi ciclabili interrotti, che non dialogavano l'uno con l'altro.

La nostra intenzione, è quella di mettere in collegamento, appunto creando rimodernando parti di quelle già esistenti, che hanno bisogno di manutenzione, integrando con nuovi percorsi ciclo pedonali, laddove non è possibile integrarle con le zone a traffico calmierato, quindi le cosiddette zone trenta.

In questi nuovi percorsi, sono circa, con questo bici plan, andiamo a raddoppiare, oltre che più che raddoppiare i chilometri di piste ciclabili, esistenti al momento del nostro territorio.

Questa slide, mostra l'influenza diretta della rete ciclo pedonale, quella ad alta influenza e quella a bassa influenza, nel fare questo abbiamo programmato anche il potenziamento di bike sharing, esistente nel nostro territorio.

Voi sapete che, attualmente siamo dotati di sette stazioni di bici, con ricarica elettrica. Il PUMS prevede la realizzazione del nuovo servizio di bike sharing, in modo da portare a 150 le biciclette elettriche, previste nel nostro territorio.

Si è stimato che la dotazione minima, affinché il servizio possa funzionare. Io credo che, al di là di tutte le valutazioni che si possono fare sul sistema di bike sharing, attualmente presente, la grande lacuna che ha il sistema di bike sharing presente, perché non funziona, è il fatto che è poco diffuso, ci vuole una soglia minima, affinché il servizio possa funzionare.

Bicicletta a pedalata assistita, che potranno essere prelevate e riconsegnate presso le dieci nuove stazioni di presa di consegna delle biciclette, che si aggiungono ai sette esistenti.

La copertura è garantita in centro storico, mentre il progetto precedente, prevedeva una sorta di sviluppo del bike sharing, essenzialmente sulla parte di Pian di Massiano, quindi aveva in sé come sistema di mobilità, ma anche come sistema ludico, il fatto di mettere le biciclette a pedalata assistita, più sull'acropoli, è perché le abbiamo considerate come sistema integrato come ultimo miglio del trasporto pubblico.

Per esempio, una stazione prevista a Sant'Anna, se non sbaglio, uscendo dall'FCU si può pensare di prendere una bicicletta a pedalata assistita, e arrivare nella zona di Monteluca, dove è presente un'altra stazione per lasciare la bicicletta.

Quindi viene garantita in centro storico, integrata dalla ... (parole non chiare) ... del Minimetrorò, inteso come ascensore diagonale, per il superamento del dislivello tra la ... (parole non chiare) ... e la rete ciclabile della città, pianeggiante, consente di aumentare l'area operativa del servizio, collegando per esempio fra loro tutte le residenze universitarie, come vedete c'è l'elenco del bike sharing esistente, sulla parte sinistra, quindi Minimetrorò, Borgonovo, Nuvolari e quelle nuove, studentato di via Faina, Università degli Stranieri, piazza Morlacchi, piazza Matteotti, studentato di agraria e così via.

La previsione dei parcheggi, saranno create delle velostazioni, soprattutto lungo il tragitto del DRT, proprio perché appunto volendo andare incontro all'esigenza dell'utilizzo della mobilità ciclabile, chiesto dai nostri cittadini, abbiamo anche voluto creare le condizioni, per cui i nostri cittadini in sicurezza, potessero lasciare la bicicletta, soprattutto vicino alle fermate ad alta capacità, quindi la previsione di parcheggio e l'accesso controllato, per bicicletta e pedalata assistita, e non solo, copertura territoriale di una densità proporzionale alle destinazioni e alla domanda da servizio, quindi vi avevo detto soprattutto nei pressi delle fermate, dove c'è una grossa richiesta di domanda di trasporto pubblico, previsioni di velostazioni, in prossimità di facoltà universitarie, scuole secondarie superiori, centri commerciali, associazioni dei rioni storici.

Queste saranno delle velostazioni sicure, perché ci sarà la possibilità di accesso con un badge, e accanto ad alcune, la integrazione con il ciclofficine, per riparazioni o più che attività commerciali, che possono diciamo migliorare quello che è l'utilizzo della bicicletta in campo urbano.

La mobilità elettrica, fino ad adesso l'abbiamo vista dal punto di vista del trasporto pubblico convenzionale, però si prevede la possibilità di sviluppare un carsharing fli flo, che è proposto dal PUMS, con vetture elettriche, la scelta del sistema fli flo, è tesa a garantire la massima flessibilità di utilizzo ed è giustificata dalla modesta intenzione dell'area operativa.

Il ricorso a veicoli elettrici, è dettato dalla previsione consolidata, di installazione anche dal fatto che, abbiamo già pianificato l'istituzione di ulteriori cento colonnine elettriche, oltre alle 31 presenti nel nostro territorio da attuare nei prossimi 5 anni, che garantiranno una copertura capillare sul nostro territorio, dei servizi di ricarica elettrica.

Nel nostro piano, sono state sviluppate anche ipotesi di accordo, credo che anche qui la città di Perugia, sia abbastanza in ritardo, la figura del mobility manager.

Come sapete, abbiamo un Mobility Manager nel nostro Comune, l'Università ha il suo Mobility Manager, ci sono, questa figura è prevista per alcune tipologie di operatori, di enti, di aziende, che però non ha avuto la sua attivazione pratica.

Noi vorremmo creare una rete di mobility manager, soprattutto nelle zone industriali di Ballanzano, Ponte San Giovanni, della Facoltà di Ingegneria per la Regione Umbria, Facoltà di Scienze Motorie, Accademia Belle Arti, Facoltà di Veterinaria al Comune di Perugia, Centro Linguistico dell'Ateneo, Polo Universitario di ... (parole non chiare)..., Università degli Stranieri, Facoltà di Agraria, Ospedale Santa Maria della Misericordia, la zona industriale di Santa Andrea delle Fratte, la Perugia che non ha il suo Mobility Manager, il Bus Italia, la Provincia di Perugia, cercando appunto di creare una rete con la stipula di un protocollo di intesa, che impegna i soggetti coinvolti a partecipare all'iniziativa, adottare un approccio che sia costruttivo, nella fase attuativa del progetto; l'istituzione di un tavolo di lavoro congiunto, con un eventuale contributo di una struttura tecnica, di supporto qualificata per l'elaborazione di un pannello di ... (parole non chiare)... la fase di partecipazione, durante l'elaborazione del progetto, che deve essere attivato, secondo un dialogo strutturato.

Approvazione del progetto, entro sei mesi, eventuale bando per l'acquisizione di beni e servizi strumentali, all'attuazione delle misure previste, cioè cercare di stimolare in maniera più profonda le istituzioni, gli enti, le aziende più importanti, affinché si possa dialogare insieme per una visione di una mobilità condivisa, con anche questi soggetti.

Allora, uno dei capisaldi del PUMS, è stato proprio la creazione di parcheggi di interscambio; il PUMS prevede di connettere con la rete di trasporto pubblico, prima aveva detto che si prevede un incremento di circa 58 per cento, in parte è dovuto alla dotazione di parcheggi, per cui chi si mette in macchina, magari lascia la macchina all'estrema periferia della città, per poi entrare nella città compatta, con la rete di trasporto pubblico.

Complessivamente ciò consentirà di strutturare in tutto l'arco della settimana, questi parcheggi che abbiamo individuato, parcheggi privati ad uso pubblico, per esempio presso centri commerciali, e in parte parcheggi pubblici, ipotizzando, stimando un'offerta di sosta di circa 3.500 posti auto.

La realizzazione di questi parcheggi, di fermate attrezzate, consentirà di migliorare l'accessibilità mediante il trasporto pubblico, a Poli Commerciali e ricreativi.

Nel PUMS sono previsti anche interventi stradali, per fluidificare, per cercare di migliorare quelli che sono i nodi critici storicizzati, sono stati individuati quattro nodi critici storicizzati, ci sono problemi da risolvere, dove c'è una grande concentrazione di traffico e dove ci sono grossi problemi derivanti dalla congestione di traffico, che sono via Palermo, via Campo di Marte, Fossa dell'Infernaccio, via Francanelli, zona Settevalli, via Soriano, via Volumnia, via Etrusca e Strada di Loggi, la galleria Bulagaio Elce.

Questi sono stati, sono interventi di viabilità infrastrutturali, che ci consentiranno una volta realizzati di migliorare quella che è la congestione da traffico.

Uno degli elementi, su cui abbiamo puntato l'attenzione, è la creazione di un sistema di logistica, soprattutto in campo urbano, soprattutto nella città compatta, voi la situazione presente attualmente, nella città di Perugia la conoscete, ci siamo posti il problema, posto soprattutto dalle associazioni di categoria commerciali, di come cercare di migliorare la logistica, in campo urbano.

Nell'acropoli, per fare in modo che intanto ci sia meno..., vengano risolti in tutto o in parte i problemi che vediamo almeno la mattina, fino alle dieci nel nostro centro storico, e nel contempo di migliorare quella che è la capacità di ricevere, dei commercianti del centro storico, di approvvigionarsi delle merci.

Le principali linee di intervento, disposte dal PUMS, riguardano la possibilità di revisione degli schemi di circolazione dei veicoli, di trasporto di merci, all'interno della ZTL, penso all'istituzione di mezzi elettrici, magari piccoli, che possono transitare all'interno della nostra ZTL, introduzione di un sistema di prenotazione elettronica degli accessi, finalizzato anche a scaglionare gli ingressi nell'acropoli, eventuale remissione delle normative di accesso alla ZTL area pedonale, al fine di incentivare il rinnovo del parco con mezzi elettrici, creazione di un punto di trasferimento merci, a ridosso del centro storico; incentivi alla creazione di servizi di cargo bike, per la distribuzione delle merci, come quello che abbiamo già di cargo bike, istituzione della zona traffico di merci, regolamentata per mezzi con massa a pieno carico, superiore alle 7,5 tonnellate, quindi ZTL mezzi ingombranti.

Le valutazioni morellistiche, se volete ne parliamo, io ve ne avevo già parlato precedentemente, allora intanto parliamo di indicatori prestazioni del trasporto privato, la realizzazione degli interventi extra-strutturali della diversificazione modale, dovuta alla nuova rete di trasporto pubblico, determina una contrazione delle percorrenze, sia sulla rete extraurbana principale, che costituisce il sistema tangenziale urbano, quindi la E45 più

RA06, che sulla rete urbana, dando luogo a una riduzione media del 5,1 per cento; mentre il tempo speso sulla rete, diminuisce di circa il 9,9 per cento.

I tempi di viaggio sono ridotti di circa l'8 per cento, e c'è una significativa riduzione dei chilometri di rete in congestione, avremmo circa il meno 22 per cento dei chiodi della rete in congestione, che in questo momento è congestionata.

Il PUMS in termini di effetti, sulla qualità dell'area e di concorso al conseguimento degli obiettivi di riduzione dell'inquinamento, stabiliti dal Piano Regionale, sulla qualità dell'area, come già vi avevo precedentemente accennato, comporta una riduzione delle emissioni di PM10, che è il 3,4 per cento e del 2,9 per cento di nox, questa è la previsione della stima, della domanda di parcheggi, che abbiamo definito di interscambio, che porta a circa 3.500 posti, che vengono domandati in più rispetto all'attuale.

Qui parliamo degli indicatori di prestazioni del trasporto pubblico, l'effetto combinato degli interventi infrastrutturali della localizzazione dei servizi di trasporto pubblico, e le politiche introdotte dal PUMS, determina un 29 per cento di passeggeri, nell'ora di punta del mattino, un incremento.

Il tempo trascorso a bordo aumenta, in proporzione alle percorrenze effettuate con un lieve incremento rispetto all'attuale, dovuto all'introduzione di navette elettriche, che muovendosi in centro storico, hanno velocità inferiori, rispetto a quelle dell'intera rete.

Credo che gli altri indicatori, ve li avevo dati, copre il 39 per cento della domanda, in termini di percorsi effettuati da passeggeri, 7 per cento in termini di salite a bordo, percorso nettamente più contenuto rispetto alla restante rete.

Si stima la crescita della domanda sull'intera rete, del trasporto pubblico del 57 per cento, questo ve l'ho detto all'inizio, e io direi che mi fermerei qui, perché tutti questi indicatori ci dicono che, i parametri di valutazione risultano indicare una buona tendenza, al recupero di efficienza della rete, migliorando complessivamente il livello del servizio.

Ho finito, c'è la stima preliminare dei costi, che avete già visto, una stima preliminare dei costi degli interventi, che si aggira intorno ai 144.000 euro, che avete già visto in Commissione.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie Assessore, direi, più che esauriente la presentazione. Se ci sono interventi, prego consigliere Mignini.

CONSIGLIERE MIGNINI

Grazie Presidente. Vista la Preconsiliare numero 21 del 27 marzo, che propone l'approvazione del piano urbano della mobilità sostenibile, oggi in discussione il gruppo di Fratelli d'Italia propone il seguente emendamento, ritenuto per noi infondamentale, per dare una risposta alle osservazioni fatte dai cittadini, che attraverso queste osservazioni, si possono apportare diciamo, dei miglioramenti a quanto già contenuto nella Preconsiliare.

Pertanto, passo ad illustrare l'emendamento. Visto che il piano urbano della mobilità sostenibile, propone tra gli interventi infrastrutturali, la risoluzione del problema di accessibilità della zona industriale di Sant'Andrea delle Fratte, con la costruzione di una bretella di collegamento, tra via Trancanelli, via Manna e via Soriano, da realizzarsi nel corridoio, che il PRG arriva originariamente destinato, ad una infrastruttura di ordine gerarchico superiore, perseguendo le seguenti finalità.

L'accesso per la zona industriale, diretto alla rete viaria primaria urbana, di via Trancanelli, senza dovere attraversare i quartieri residenziali con termini, venire incontro alle istanze dello stesso abitato di case nuove di Ponte della Pietra, che da tempo lamenta le invasività nel quartiere dei traffici diretti alla zona industriale, con effetti negativi, sia sulla vivibilità del quartiere, che sulla sinistrosità, garantire la totale inseparabilità, tra il quartiere residenziale, e la zona industriale, in quanto la nuova strada non avrebbe connessioni con via Monteneri, e più in generale con il quartiere di case nuove.

Considerato inoltre che, dal quartiere sono arrivate all'Amministrazione preoccupazioni sulla previsione succitata, ritenuta portatrice di disagi per quartieri, in termini di traffico aggiunto, sicurezza e qualità dell'area; considerato altresì, che le lamentele inducono a pensare che il progetto, non sia stato ancora compiutamente partecipato con tutta la cittadinanza, al punto che alcuni sono dei meri effetti che il progetto vorrebbe invece contenere o addirittura eliminare.

Preso atto che, si renderebbe necessario una ulteriore fase di discussioni con la cittadinanza interessata, non compatibile con i tempi tecnici dell'approvazione e vista anche la scadenza a breve della Consiliatura, tutto ciò premesso si propone il seguente emendamento alla delibera di Consiglio Comunale, di approvazione del PUMS, riportare le premesse del presente documento, tra le premesse dell'atto, e nel deliberato inserire di dare atto, che la previsione di nuova viabilità di collegamento, tra via Trancanelli e via Soriano, a servizio dell'area, verrà attuata solo successivamente ad una ulteriore fase di ascolto della cittadinanza del quartiere di Case Nuove, finalizzata alla condivisione di finalità e caratteristiche dell'opera. Grazie.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie consigliere Mignini, se ci sono interventi prenotatevi, perché altrimenti io passo, dichiarazione di voto, votazione dell'emendamento, votazione dell'atto, e immediata eseguibilità, acquisizione del parere per l'emendamento. Prego consigliere Rosetti.

CONSIGLIERE ROSETTI

Presidente, quest'atto purtroppo, vista la discussione dell'istruttoria in Commissione, molto breve, l'illustrazione oggi dell'Assessore, è stata diciamo in parte più estesa, di quella della Commissione, ma sicuramente sempre ridotta, rispetto per esempio alle descrizioni e alle analisi che vengono svolte in alcune assemblee pubbliche, a cui io ho partecipato.

La programmazione della mobilità a Perugia, che non è solo Perugia, è la mobilità del capoluogo, quindi deve necessariamente intersecarsi, con la mobilità del resto della Regione, è chiaro che è un atto strategico, perché va a programmare il modo in cui si muoveranno, non solo i cittadini di Perugia, ma i turisti, anche i soggetti che frequentano il nostro capoluogo, dalle altre città dell'Umbria, gli studenti universitari non solo per i prossimi dieci anni. Quindi doveva necessariamente avere una base molto solida, con una integrazione sostanziale con la mobilità dell'intera Regione.

Noi abbiamo una ferrovia, che necessita di essere valorizzata, è un patrimonio di assoluto valore, che necessita di fare il lavoro che può fare, cioè quello di raccordare le città principali dell'Umbria al nostro capoluogo, la possibilità di velocizzare i collegamenti con Roma, la possibilità di fare da adduzione, al nostro aeroporto, che è una infrastruttura altrettanto strategica, ma lasciata a se stessa, e a politiche estemporanee della società SASE, la quale non è deputata a fare né marketing turistico, territoriale, né tantomeno prendere contatti con il tour operator, cioè sta sostituendo le mancanze di tutte le Istituzioni, in primis quella Regionale, ma anche sicuramente quella Comunale.

Questa è una città, dove si insiste ad affermare, perché è la verità, lo stesso Assessore ha affermato, dove il trasporto pubblico costa molto, ma di fatto è inefficiente, più e più volte abbiamo sentito per bocca del Dirigente Naldini, che è anche il Mobility Manager da oltre 11 anni, di questo Comune, che i nostri autobus spesso girano vuoti.

Questo, non lo so perché si fanno queste affermazioni, senza avere nell'arco di 5 anni disposto nessun tipo di riorganizzazione del trasporto pubblico, che invece era essenziale, che in parte prima dell'entrata in vigore di quello che è poi il piano urbano della mobilità vigente, in parte funzionale, ed era efficiente, si è ridotto a farlo funzionare in funzione del minimetrò, avete distrutto completamente qualsiasi tipo di efficienza e di appetibilità del trasporto pubblico.

Per cui, perugini e non perugini sono costretti a viaggiare con il mezzo privato, con l'intasamento di tutte le arterie, sia quella che oggi possiamo definire, una tangenziale, il rapporto 45 di fatto sono una tangenziale, le città di Perugia, sia le strade interne che sono tra l'altro definite da esperti di viabilità, assolutamente insufficienti, perché si è preferito fare lo sviluppo urbanistico, prima di fare le strade, poi si è pensato a fare le strade, quindi si è ridotta una città, che aveva una potenzialità, ed ha una potenzialità enorme, sotto il profilo dell'attrattività di livello internazionale europeo, a una cittadina che è sostanzialmente degradata, ed è sostanzialmente priva di un vero e proprio trasporto pubblico, che è quello che fa fare il salto di qualità alle città, che le mette in competizione con le altre città medie europee, che può fare attrattiva anche sotto il profilo delle sue istituzioni culturali, perché agli studenti occorre permettere di muoversi in maniera efficiente, i numeri sugli abbonamenti al trasporto pubblico, che ha dato l'Assessore rispetto al numero complessivo degli studenti della nostra città, la dicono lunga su quanto non sia assolutamente funzionale e appetibile, ai bisogni dei cittadini, questo trasporto pubblico che noi continuiamo ad alimentare, con risorse molto ingenti, soprattutto per quanto riguarda il minimetrò e anche in questo piano urbano, della mobilità sostenibile, che io voglio ricordare a tutti essere stato scritto esattamente dagli stessi tecnici, che hanno scritto il piano urbano della mobilità vigente, che non ha avuto nessun tipo di attuazione, concreta, se non quella di rovinare completamente l'efficienza del tutto il TPL su gomma, perché la verità vera va detta, non viene detta e l'Assessore invece di dirci, quello che si andrà a fare, e non si farà perché non c'è nessun tipo di finanziamento, per fare quello che è contenuto all'interno del piano urbano, della mobilità sostenibile, ci doveva forse dire, quali erano gli obiettivi del piano urbano della mobilità, cosa è stato realizzato e cosa non è stato fatto.

Perché quando noi parliamo di infrastrutture nuovamente ricompare la gronda, la mini gronda, cioè questo traforo che dobbiamo fare sotto alla collina dei cianciarelli, dimentichiamo che è un tipo di progetto assolutamente datato, vecchio e assolutamente in controtendenza rispetto alla mobilità del trasporto pubblico vero, di nuovo parliamo di viabilità di auto, per farle confluire a San Galigano e da lì non sappiamo dove, quindi intasare il traffico in piena città; perché l'area di Fontivegge della stazione di via Cortonese, sono la parte compatta della città, unita assolutamente ormai fisicamente al centro storico, che necessita di muoversi solo ed esclusivamente con il trasporto pubblico, e non sicuramente con l'auto privata, tanto che la contraddizione, io lo ribadisco, lo risottolineo sempre di un trasporto pubblico, soprattutto il minimetrò che ci costa 10 milioni l'anno, e

che è l'area più inquinata della città in assoluto, quella sotto, cioè via Cortonese tutta la parte coperta dal minimetrò.

Nessun tipo di misura in 5 anni, questa Giunta ha adottato, avrebbe dovuto farlo, avrebbe dovuto fare quello che scrivono oggi, cioè quelle navette elettriche, che mettono in comunicazione l'area limitrofa e il centro storico; non mi convincono le linee che avete definito, rilasciate nuovamente fuori aree come San Marco, Monte Grillo, creando di nuovo rotture di carico, ci sono motivi per cui di fatto quei cittadini, oggi con l'autobus in centro storico non vengono più, e se non vengono con il trasporto pubblico, sono cittadini che non vengono più in centro storico.

Non c'è una visione vera del centro storico, della sua rivitalizzazione, proprio attraverso l'eliminazione della sosta selvaggia, il piano sosta per i residenti, che avevamo chiesto non noi, che ha chiesto il Consiglio Comunale, con una specifica delibera, perché ci si dimentica in questo piano della Mobilità Sostenibile, di citare tutte le deliberazioni che il Consiglio Comunale, ha adottato il più delle volte su ordine del giorno del Movimento 5 stelle, e che ha di fatto dato una direttiva molto importante, un indirizzo molto importante, valorizzazione del ferro, piano sosta, pedonalizzazione, pedonalità, favorire la mobilità dei cittadini anche disabili, e si va con questo piano invece a creare delle misure, anzi non a creare delle misure, ipotizzare delle misure, che sono prive completamente di finanziamenti.

Tra l'altro si mette, noi avevamo presentato quattro anni fa, e ce l'avete bocciato in Consiglio Comunale, è un errore gravissimo quello che è stato fatto, tutto un piano dei parcheggi di scambio della mobilità che, utilizza parcheggi di scambio a tutt'oggi che già esistono, su cui non bisogna investire neanche particolari risorse, è stato bocciato in maniera assolutamente non appropriata, da parte del Consiglio Comunale, c'abbiamo già parcheggi di scambio, cioè parcheggi ad uso pubblico, che possono essere utilizzati da parte dei cittadini con migliaia di posti, ebbene neanche su questo la Giunta Romizi, è stata capace di adottare misure di miglioramento della mobilità.

Adesso si ipotizza, addirittura, di creare ex novo, quindi investire soldi, su un parcheggio di scambio in piena città, che è l'area della Pallotta, praticamente in concorrenza con la stazione e la stazioncina della ferrovia, che invece deve tornare a funzionare.

Quindi abbiamo, assolutamente un corto circuito, un mix di misure, una non necessaria come quella del metrobús, il quale metrobús dovrebbe nascere da progettazione e mi ricorda molto il minimetrò, in quattro tronconi.

Il minimetrò doveva nascere su tre direttrici e tre tronconi, quello che sono riusciti a fare, rincorrendo le risorse che in quel momento il Ministero metteva a disposizione, è stata solo una direttrice una e unica, le altre due direttrici sono morte nel cammino, perché si sapeva già, non sarebbero state realizzate, per le ingenti risorse che richiedevano, quindi noi oggi con il metrobús, questa idea nefasta, che ci propone la Giunta Romizi, riproponiamo la stessa cosa, cioè riproponiamo un'opera monca, un'opera che dovrebbe muoversi su quattro direttrici, che sono anche state citate, semmai sorgerà, sarà molto in là, molto dopo la fine del mandato prossimo, della prossima Amministrazione, di fatto sarà un unico troncone, con un costo esorbitante, rispetto a quelle che sono le reali necessità, perché noi dobbiamo mettere secondo la Giunta Romizi, questi bestioni da 18 metri, che devono poi fermarsi ogni ics chilometri, sono molto brevi i chilometri che possono percorrere in autonomia, li mettiamo soltanto su una direttrice che è Capanni e Fontivegge, guarda caso dobbiamo portare nuovamente i cittadini, dopo la rottura di carico, li dobbiamo portare al minimetrò.

Perché, anche questo piano urbano della mobilità sostenibile, punta tutto su Fontivegge, cioè punta tutto sul minimetrò.

Allora non abbiamo capito che il minimetrò è stata la più grossa disgrazia, per questa città dal punto di vista del trasporto pubblico, non solo perché è esoso in una maniera assolutamente fuori da qualsiasi canone, concezione per una città come Perugia, che deve far muovere i cittadini, in un'area molto vasta della città, in un comune che è molto vasto della città e che deve necessariamente, per contenere il costo esorbitante del trasporto, utilizzare parcheggi di scambio, far sì che in tutta l'area compatta della città, si smetta di girare in auto, si vada con trasporto pubblico efficiente, ad altissima frequenza, mezzi puliti, mezzi elettrici, oggi ci provano con i mezzi elettrici, ci sono città che stanno sperimentando mezzi ad idrogeno, questo ce l'ha detto ... (parole non chiare)..., dice "vabbè li già stanno facendo mezzi a idrogeno".

Allora vuol dire che noi arriviamo sempre con estremo ritardo, vuol dire che noi arriviamo sempre molto confusi, vuol dire che noi siamo andati dal Ministero dei Trasporti.

Tra l'altro Maldini ci ha riferito di questo incontro, pur non avendo lui partecipato, quindi de relato ce l'ha riferito, parliamo ad un certo punto, specchietto per le allodole, ma ci sono ben due deliberazioni del Consiglio Comunale, che prevedono l'attivazione per Perugia del tram treno, che sfrutta la nostra ferrovia, come sistema di trasporto regionale, perché qui non si comprende che, qui oggi si vogliono investire 65 milioni, che sono la base, ne diventeranno 70, forse 75, per costruire un troncone unico, che si chiama metrobús, non 4 tronconi, un troncone unico perché forse il Ministero ha promesso, che forse ci dà i soldi, perché qui ragioniamo con i

forse, con i se e con i ma, quando il tram treno, è un mezzo che permette di far viaggiare le persone di una intera Regione.

Quindi quando vai al Ministero, non dobbiamo fare il paragone tra il costo di creazione di infrastrutturale del tram treno, rispetto al metrobús; è chiaro che il tram treno costa di più, ma non costa sicuramente i 38 milioni, che dice ... (parola non chiara)... 38 milioni a chilometro.

Ma ha una capacità di sollecitare la domanda, che a dimostrare in tutte quelle città medio europee, dove questo sistema è stato attuato, e dove è arrivato ad incrementare i passeggeri nella misura addirittura del 600 per cento.

Oggi invece ci si arriva, con un piano urbano della mobilità sostenibile, in cui non c'è neanche uno studio degli spostamenti casa lavoro, dove si fanno delle stime ipotetiche, da un incremento del 30 per cento degli utenti, del 50 per cento, non sai neanche come si spostano, dove vanno, per quali necessità, e tu mi vieni a dire che fai le stime di incremento dell'utenza? Ma che la fai, per dimensione del mezzo, come la fai per numero di residenti? Ma secondo voi dipende solo dal numero dei residenti, o dipende da come si spostano questi residenti? Perché io devo pensare se no, che l'azienda ospedaliera, che è priva pure di un mobility manager, questo la dice lunga, se io fossi stato Sindaco di questa città, il giorno dopo li diffidavo a mettere un mobility manager se no le chiudo la strada, perché i parcheggi non ci sono, le strade me le intasi, non c'è il mobility manager, non mi dai i dati su come si spostano e io ti chiudo la strada.

Questo doveva essere fatto. L'azienda ospedaliera mette due milioni, per fare il metrobús, quindi tutti quelli che lavorano all'azienda ospedaliera, partono da Capanne, perché l'unica direttrice e Capanne è un po' particolare come posto, l'unica direttrice che eventualmente, che forse nel 2022 copiano è proprio quella.

Non una parola, non una su come deve cambiare la mobilità di questa città, che doveva cambiare l'altro ieri, dieci anni fa doveva cambiare, come cambia la mobilità dei Perugini, il giorno dopo che adottiamo quest'atto.

Tutto fumoso, le linee di TPL sono state tutte riviste, ci sarà un netto miglioramento. Ho capito, gli abbiamo chiesto "facci delle simulazioni, dicci dov'è che l'hai corretto", se io da Ponte Pattoli, da Ponte Felcino devo andare all'azienda Silvestrini, oggi tu mi devi dire "ci vado con tre mezzi, ci metto 45 minuti, domani io ti faccio muovere con un unico mezzo e ci metti 20 minuti, forse allora l'autobús lo prendo".

Nessun tipo di simulazione in questo senso, non c'è stato ... (parole non chiare)... Perugia ha bisogno semplicemente, di una revisione del trasporto pubblico, quello oggi esistente, in attesa di una infrastruttura su cui invece bisogna investire, vale la pena investire, ma il tram treno Assessore, non finisce a Ponte San Giovanni, a Ponte San Giovanni è la stazione dei Sant'Anna, finisce il treno, non finisce il tram treno. Il tram treno è il progetto che il Consiglio Comunale, ha di fatto deliberato come progetto di medio, lungo periodo, che si muove all'interno della città per collegare la stazione di Sant'Anna, tutta la circonvallazione e gli impianti di risalita, fino all'Università, per cui uno che viene da città di Castello, scende direttamente all'Università.

Questo è il trasporto pubblico competitivo, tutto il resto fa ridere i polli, e riprende la ferrovia e quello sì che, potenzierebbe l'utilizzo del minimetrò, riprende la ferrovia per andare verso..., ma prima passa all'Università e al Silvestrini, perché io vi ricordo che, al Silvestrini c'abbiamo una fermata del treno.

Però noi ci vogliamo portare il metrobús. Allora, detto tutto questo, siccome non ho tempo di poter ulteriormente articolare questo piano urbano della mobilità sostenibile, non ha un finanziamento che sia uno, l'unica cosa che, se stavolta ci azzecca, non è rifare le linee, forse le linee dei bus, diventeranno più efficienti.

Quello che noi andiamo a fare con mezzi che sono costosissimi, perché un mezzo del genere, un metrobús di quella grandezza, oltre alla necessità di doversi ricaricare, quindi ha le colonnine di ricarica, che sono molto costose, andiamo sulle 150.000 euro, ci costa un milione e duecento mila euro.

Questo lavoro, siccome non ci saranno corsie preferenziali, se non per 21 per cento del percorso, poi utilizzeranno il sistema semaforico di priorità.

Questo sistema qua, lo si può fare con bus normali, vogliamo fare elettrici, facciamoli elettrici, ma prendiamo la migliore delle tecnologie sul mercato, perché li stiamo facendo per il 2020 o il 2022, quindi facciamo la tecnologia migliore.

Io mi aspettavo che, uno studio, una revisione integrale di una delle politiche più strategiche, che ci sono oggi, si facesse escludendo, arrivando alla conclusione della migliore soluzione, escludendo tutte le altre soluzioni.

Qui invece ci pongono questa, perché questa cosa un budget sufficiente, un troncone per poter essere finanziato forse da un bando del Ministero dei Trasporti.

Ciò dice, stanno raccontando una barzelletta, tutto il resto ... (interruzione tecnica)... l'unica cosa, e finisco, che di certo faremo, che dovevate fare cinque anni fa, appena vi siete insidiati, la revisione e la totale revisione delle linee del trasporto pubblico, perché oggi lei ci dice che, ci sono autobus che viaggiano vuoti, e voi avete lasciato a piedi le persone, di domenica, ma non per andare chissà dove, per collegare il centro storico a Montebello, piuttosto che altri territori, un pochino più periferici.

Questo avete fatto, non avete fatto nulla, e avete mantenuto un biglietto a un euro e 50, su 70 minuti, che è un assoluto furto, quando ci si muove nell'area compatta della città, ed è uno dei costi del trasporto pubblico più cari d'Italia.

Assessore, oggi lei di che cosa ci ha parlato, ci ha fatto il quadro di una situazione, che è errata in molti punti, perché non è questa la mobilità di una città moderna, ma soprattutto non si attuerà mai, perché non c'è un euro per fare nulla.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie consigliere Rosetti, la parola al consigliere Mirabassi.

CONSIGLIERE MIRABASSI

Grazie Presidente, come abbiamo già avuto modo di dire in Commissione, noi abbiamo un approccio molto critico, a questo piano urbano della mobilità, ma per come è stato gestito nel suo complesso, ma soprattutto per i tempi con cui ci si chiede di discutere questo atto, che è uno degli atti più importanti, fondamentali dell'Amministrazione Comunale.

Quindi un atto che, sul quale io credo che sia stato, fosse utile fare un Consiglio Grande, che è di ascoltare la città, per poi farci un'idea di quelle che magari sono le esigenze reali dei cittadini.

Sono state dette cose molto tecniche, io non ne ho la capacità per poter controbattere o rispondere, ma sicuramente quello che è chiaro e, che non sfugge a nessuno, che è un programma della mobilità molto futuristico, per attuare questo programma, è un programma ventennale, trentennale.

Quindi, come dire, chissà se si realizzerà e quando si realizzerà, naturalmente è una roba che è funzionale nella campagna elettorale, perché altrimenti non si sarebbe arrivati all'ultimo, penultimo consiglio a discutere di questa roba, che è un atto credo, a oggi fondamentale, io ripeto il più importante, sul quale ci dobbiamo misurare; ma alcune perplessità, rispetto a quello che ho detto, nascono anche dal fatto, perché noi con Cristina Rosetti, abbiamo fatto una domanda ben precisa, all'ingegner Naldini, quindi anche all'Assessore.

All'indomani dell'approvazione del piano, quindi all'indomani della gara, che farà la Regione, ma in maniera molto pragmatica, qual è l'effetto sul trasporto gommato, che avranno i cittadini, che cosa cambia? Avranno un servizio migliore? Avranno un costo inferiore? Avranno un costo superiore? Resta uguale, che cosa cambia?

Noi avremmo gradito, in qualche modo, vedere una simulazione di che cosa succedeva, anche per rappresentarlo ai cittadini, con i quali interloquiamo quotidianamente, niente di tutto questo. Quindi, noi siamo molto perplessi, tant'è che nonosterremo la pratica, per le modalità con cui è stata portata avanti, perché non si può discutere di un atto così importante, nell'ultimo Consiglio Comunale, con un programma che, ripeto, è un programma futuristico, è un programma che non si vedrà l'effetto nei prossimi tempi, e che come dicevo prima, si sa tanto che è funzionale la campagna elettorale, perché si va a vendere, facciamo questo, facciamo quest'altro, ci mettiamo le navette, però è una roba che effettivamente i cittadini non vedranno.

PRESIDENTE VARASANO

Prego consigliere De Vincenzi.

CONSIGLIERE DE VINCENZI

Grazie Presidente, io devo rilevare che, questo piano è sostanzialmente in continuità con il Piano Regionale dei Trasporti; questo a me crea molte difficoltà, perché per questo Piano Regionale dei Trasporti, io ho votato contro. Questo è il primo tema.

Quindi mi torna strano che non lo vota il PD questo Piano Comunale, sostanzialmente. Questo è il primo tema.

Quindi se il PD fosse coerente, lo dovrebbe sostenere il PD. Io personalmente mi trovo in difficoltà, per le tante cose che ha illustrato la collega dei 5 Stelle, quello che temo in buona sostanza, e che poi, ma non c'è stato illustrato, ma sicuramente non può esserci illustrato qui oggi, e che non viene definito poi quello che è il prosieguo, cioè da quello che ho capito, c'è un finanziamento teorico statale, poi c'è tutto il tema del mantenimento.

Noi già veniamo da una storia pregressa, che ha segnato e segna ogni anno il bilancio del Comune, io non entro in tanti particolari, ma sostanzialmente mi trovo nell'impossibilità di votare a favore di questo piano, mi asterrò, e anch'io avrei preferito che, l'Assessore, insieme agli uffici avessero in qualche modo, visto che appena è cominciata la Consiliatura, io ho sottolineato una serie di criticità, che potevano essere riviste, almeno nel tentativo di dare risposte.

Non ci dimentichiamo poi, il tema dei temi, che è quello della costante denatalità, e chi è che normalmente utilizza di più i mezzi pubblici, sono proprio i giovani.

Allora è difficile, prevedere, sarà sicuramente difficile prevedere l'evoluzione del tempo, ma a maggior ragione probabilmente, certe affermazioni di principio non corrisponderanno alla realtà dei fatti, da qui a quando dovesse andare a regime e tutto. Grazie.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie consigliere De Vincenzi, prego consigliere Numerini.

CONSIGLIERE NUMERINI

Questo argomento è certamente corposo, complesso, molto tecnico, e da parte di un Consigliere Comunale, come dire l'intento, il compito è quello di sottolineare soprattutto gli aspetti, come dire più prettamente politici, che non squisitamente tecnici.

Allora una prima considerazione, che mi sento di fare, è la seguente, sul percorso partecipativo, che questo progetto ha avuto, perché avere impiegato 18 mesi, mi pare di aver letto, durante i quali si sono incontrati i cittadini, durante i quali si sono incontrati portatori di interessi e quant'altro, è comunque un'azione meritoria, che ha visto la partecipazione, tante volte diciamo richiesta, e della quale talvolta siamo stati rimproverati.

Un secondo aspetto che, ritengo opportuno sottolineare, è il fatto come diceva l'Assessore, che siamo tra le poche città ad aver redatto un piano, in linea con quelle che erano tra l'altro le indicazioni del Ministero, anche questa non è una cosa, diciamo, secondaria opportuno da sottolineare e della quale va dato atto e merito agli uffici che, in questo si sono prodigati.

Sulla intermodalità, mi permetto di dire, avendo letto anche la nota che, Italia Nostra ha pubblicato, che certamente sarebbe, come dire, la soluzione ideale, ma bisogna poi fare i conti, con quella che è la realtà della nostra città, direi la complessità della nostra città; quindi la intermodalità, è un qualcosa di inevitabile, che tra l'altro nel caso in cui si dovesse prevedere, una unica modalità di trasporto, comporterebbe veramente delle ingenti risorse.

Sul fatto dei finanziamenti, noi ricordiamolo, è stato redatto un piano il PUMS, per cercare di intercettare questi finanziamenti.

Quindi vedremo, sappiamo già che vi sono, è stato accennato altri interlocutori istituzionali, destinati a farlo, vedremo dove si potrà arrivare.

Opera monca, è un'opera che comunque collega, una parte della città, dove vi sono 26 mila cittadini, dove vi sono migliaia di posti di lavoro, dove c'è il polo ospedaliero, dove c'è una grossa zona industriale.

Se tutte le opere monche, fossero così, io sarei in qualche maniera soddisfatto, certamente poi bisognerà vedere con il tempo e con le possibilità, il tentativo di ampliare anche questi interventi.

Per il resto si parla di elettrificazione, voi sapete bene quali sono le ricadute in termini di benessere, si parla di zone trenta, si parla di bike sharing, si parla di percorsi ciclopeditoni, tutte cose delle quali parliamo dall'inizio della Consiliatura, e tutte cose sulle quali, da più parti sono state presentate, ordini del giorno.

Per queste ragioni, facendola breve, senza tediare tutti quanti voi, il nostro gruppo voterà a favore della pratica.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie consigliere Numerini, prego consigliere Bistocchi.

CONSIGLIERE BISTOCCHI

Velocemente, intanto mi fa piacere notare che, il consigliere De Vincenzi, spesso assente, rispetto al dibattito cittadino, invece oggi sia presente, abbia preso la parola, e si sia interrogato su quello che fa il Partito Democratico, sul perché il PD non voterà questa pratica, e la risposta in realtà è molto semplice, perché il PD non vota a favore del programma elettorale, del Sindaco Romizi, ecco perché il PD non voterà questa pratica.

Io mi chiedo quale sia, e non è una domanda retorica, quindi come dire se c'è una risposta, siamo contenti, se magari ci aiuta a chiarirci le idee, io mi chiedo quale sia l'effetto di una gara, bandita dalla Regione, su proposta del Comune, vorremmo capire quali saranno gli effetti, che accade, che cosa pensate possa accadere, quali fondi possono essere intercettati, quali risorse possono essere utilizzate, prese, impiegate in questo modo.

Adesso la campagna elettorale di fa su tanti fronti, su tanti versanti, in tanti modi, qualcuno lecito, qualcuno non lecito, politicamente intendo, va bene tutto.

Però adesso fare, campagna elettorale, come dire su un bando che fa la Regione, su proposta del Comune, francamente mi sembra eccessivo.

Quindi il motivo per cui il PD, non vota questa pratica, è che non vota evidentemente in favore di quello che è un pezzo, di quello che sarà un pezzo del programma elettorale del Sindaco Romizi, che sia fatto su questo, cioè su cose praticamente inesistenti, come dire, trasparenti e inconsistenti, auguri.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie consigliere Bistocchi, il microfono al consigliere Rosetti, per dichiarazione di voto.

CONSIGLIERE ROSETTI

Grazie Presidente. Vengo per dichiarazione di voto, il Movimento 5 Stelle, vota contro questo piano urbano della mobilità sostenibile, perché sebbene ci siano delle misure come collegamenti, il miglioramento dei collegamenti.

Però se mi disturbate, è già difficile così, se avete come Maggioranza un intervento da fare, perché magari avete letto due righe, io vi ascolto anche volentieri, se no lasciamo perdere, tanto il dibattito in questi cinque anni, sapete che è venuto, perché c'è il Movimento 5 Stelle, in particolare la mia persona, questo lo dobbiamo sottolineare, tanto è tutto registrato; quindi lasciamo perdere, se c'avete elementi di merito, di cui dibattere, io sono la prima disponibile ad ascoltare, altrimenti per cortesia, tacete, perché quando fu fatto il minimetrò, si scelse con quel denaro, che è denaro pubblico, i soldi dei cittadini che ti chiedono di vivere in una città normale, di potersi muovere con il trasporto pubblico, di non dovere ogni giorno respirare inquinamento, di non dire ogni giorno sentire rumori, perché l'inquinamento acustico è un altro elemento che va eliminato e rivisto, non c'è nessun atto concreto, che abbia portato ed era un obbligo del Comune, a risanare non solo la qualità dell'aria, ma eliminare anche i rumori, perché noi dobbiamo aspettare che facciano Collestrada, per mettere le barriere antirumore. Ma signori, ma di che parliamo, questo piano urbano fa la scelta, esattamente nefasta che si fece con il Minimetrol, si decise di fare un tronco di tre collegamenti, e si scelse di investire quelle risorse, abbandonando il progetto unico, che ha un senso, che è un progetto vi ribadisco Regionale, di Ferrovia Metropolitana di superficie per Perugia, che è la svolta per questa città sarebbe.

Quando questi signori vanno al Ministero, e dicono "vogliamo fare la tramvia, invece del Metrobus", così ce l'hanno raccontata, anzi vogliamo fare la tramvia", tu devi spiegare al Ministero, che non stai facendo un'opera o un investimento sulla città di Perugia, stai facendo un investimento su scala Regionale, quindi se il Metrobus ti costa 220 milioni, la butto lì, e il tram treno ti costa 400, 500, 600 milioni, tu stai facendo un investimento su scala regionale, non per Perugia.

Questo dovevano questi signori andare a dire, ma siccome la lobby della gomma è forte, abbiamo dovuto trovare il modo, invece di fare i bus elettrici, dobbiamo fare il metrobus, senza nessun tipo di corsia preferenziale, domani Naldini faceva quel che doveva fare, perché lui ha fatto il piano urbano della mobilità, poi è stato fermo 13 anni, senza adottare nessun piano attuativo, perché il Piano Urbano della Mobilità, così come il PUMS, sono atti di programmazione di lungo periodo, ma nell'ambito dei dieci anni di programmazione, si inseriscono biennialmente ogni due anni, devi attuare a risorse date.

Mentre quell'altro non è risorse date, infatti non c'è nessuna risorsa, non c'è neanche un euro, ci sono le promesse del Ministero, che hanno incontrato al Ministero perché non abbiamo notizia, tu a risorse date devi rivedere di progettare la viabilità, laddove ci sono delle criticità, non l'hanno fatto, l'unica cosa che hanno fatto, in 13 anni, è fare qualcosa per Ponte San Giovanni, ma che hanno fatto, quando l'ingegnere Naldini ci dice, che il 70 per cento di tutto il traffico che vedete è fatto dai Ponteggiani, che per andare da un punto all'altro del Ponte San Giovanni, ci vanno con la macchina.

Ascoltatemi, noi viviamo in una città degradata e il traffico che noi abbiamo sulle nostre strade, e la percentuale di automobili, che siamo costretti a utilizzare, una persona singola utilizza l'automobile, andate in giro per la città e vedete quello che succede veramente, invece di progettare favole inesistenti, c'abbiamo l'indice di Motorizzazione più alto d'Italia, c'abbiamo una ferrovia che è un gioiello, che negli altri paesi europei facevano volare, con cui si che fai l'intermodalità, perché la gomma, che non è la lobby della gomma, la gomma che serve a noi è quella che da adduzione al ferro.

Oggi voi state facendo lo stesso gravissimo errore, andate ad investire su una roba che si chiama metrobus, che non è assolutamente necessaria, senza nessun intervento sulla viabilità, perché questi signori non fanno niente da questo punto di vista.

Non creano le ZTL, non riducono il traffico, i parcheggi di scambio già ce l'hanno, a via Settevalli è pronto, ci sono migliaia di posti, centinaia, via Settevalli è pronta. Naldini ce l'ha il progetto per via Settevalli, ci doveva fare la ciclabile, perché la ciclabile non è che serve, dice "voglio andare a fare una passeggiata al lago solo", non a scopo solo turistico, serve per muoversi.

Le persone la chiedono per muoversi, io voglio sapere dove si muovono, il centro storico, come lo collegano al resto della città? Ma di che cosa stiamo parlando noi oggi, stiamo parlando del nulla.

Quindi l'unica speranza per i perugini, e lo ridico è che questa volta, nel rivedere le linee del TPL, che io suggerisco di sentire i vecchi autisti dell'ATAM, le persone che conoscono questa città, non le società che programmano da Bologna, Firenze, non so dove, come è accaduto con il Piano Urbano della Mobilità, dice "calato dall'alto, dall'ufficio abbiamo deciso come si muovono le linee dell'autobus", prendi gli autisti che conoscono i tempi delle percorrenze, crea le ZTL, crea le corsie preferenziali, crea un trasporto pubblico navetta, continuo, rapido, efficiente, pulito e le persone faranno a gara per salirci sopra.

Economicamente sostenibile, noi all'ingegner Naldini, Movimento 5 Stelle, quattro anni fa gli ha presentato, con tanto di progetto di fattibilità economica, il modo di evitare il traffico che transita per piazza Grimana, facendo il parcheggio di scambio sotto, che lui ci ha detto essere terreno del Comune di Perugia, assolutamente-

te disponibile, facevamo il servizio navetta, gli abbiamo fatto addirittura il piano di sostenibilità economica, ha fatto i complimenti al nostro assistente, per l'atto che è stato presentato. Perugia, è pronta da dieci anni per fare questo tipo di mobilità, non quello che voi oggi pensate, per cui hanno promessi i finanziamenti, e la cosa ancora più scorretta, è che se avessimo presentato un piano della mobilità, cinque anni fa, e gli uffici e il Consiglio Comunale, perché è competenza nostra, fosse stato nella condizione di adottare ogni biennio, il piano particolareggiato e di gestione concreta, invece di lasciare l'anarchia complessiva a questa città, allora avreste fatto qualcosa di buono.

Tutto il resto non ha ragione di esistere. Sulla ciclabilità è facile Presidente, finché ci saranno le strade pericolose, le buche, i tombini messi come sono messi, noi invitiamo la gente ad avere dei sinistri stradali, questo è. La bicicletta le persone la utilizzano a pedalata assistita, che il Sindaco cinque anni fa ha detto, ma in bicicletta non ci si può andare, ha capito che ci si può andare, si fa in maniera diversa, si può fare tutto in maniera molto sostenibile.

Entra in aula il Consigliere Borghesi. Escono i Consiglieri Bistocchi, Bori. I presenti sono 26.

PRESIDENTE VARASANO

A questo punto, non ci sono altre dichiarazioni di voto, quindi votiamo prima l'emendamento, poi il provvedimento complessivo e l'immediata eseguibilità.

Pongo in votazione l'emendamento del Gruppo di Fratelli d'Italia, primo firmatario consigliere Mignini, in cui si propone di riportare le premesse del presente documento, nel deliberato, di inserire e di dare atto, che la previsione di nuova viabilità di collegamento tra via Trancanelli, via Suriano, a servizio dell'area, verrà attuata solo successivamente a un'ulteriore fase di ascolto della cittadinanza, nel quartiere di case nuove, finalizzata alla condivisione di finalità e caratteristiche dell'opera.

Il Segretario ricorda che l'emendamento ha avuto il parere favorevole, l'ingegnere Naldini.

Quindi pongo in votazione l'emendamento appena letto. La votazione è aperta.

Si procede a votazione elettronica palese.

Esito della votazione: 25 presenti, 18 favorevoli (Sindaco, Cenci, Felicioni, Marcacci, Numerini, Varasano, Vignaroli, Nucciarelli, Tracchegiani Leonardi, Mignini, Sorcini, Pastorelli, Pittola, Luciani, Fronduti, Cagnoli, Castori), **9 astenuti** (Borghesi, Mori, Vezzosi, Mirabassi, Rosetti, Giaffreda, Pietrelli, De Vincenzi).

L'emendamento è approvato.

Entra in aula il Consigliere Bistocchi. I presenti sono 27.

PRESIDENTE VARASANO

Così come emendato, pongo in votazione il Piano Urbano della Mobilità sostenibile. Approvazione, la votazione è aperta.

Si procede a votazione elettronica palese.

Esito della votazione: 27 presenti, 18 favorevoli (Sindaco, Cenci, Felicioni, Marcacci, Numerini, Varasano, Vignaroli, Nucciarelli, Tracchegiani Leonardi, Mignini, Sorcini, Pastorelli, Pittola, Luciani, Fronduti, Cagnoli, Castori), **8 contrari** (Borghesi, Mori, Vezzosi, Mirabassi, Rosetti, Giaffreda, Pietrelli, Bistocchi), **1 astenuto** (De Vincenzi). **Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è approvato.**

Escono dall'aula i Consiglieri Mori, Bistocchi, Vezzosi, Giaffreda, Pietrelli, Rosetti. I presenti sono 21.

PRESIDENTE VARASANO

Lo stesso piano, necessita ora della votazione sull'Immediata Eseguitività, quindi pongo in votazione l'Immediata Eseguitività sulla pratica appena approvata. La votazione è aperta.

Si procede a votazione elettronica palese.

Esito della votazione: 21 presenti, 18 favorevoli (Sindaco, Cenci, Felicioni, Marcacci, Numerini, Varasano, Vignaroli, Nucciarelli, Tracchegiani Leonardi, Mignini, Sorcini, Pastorelli, Pittola, Luciani, Fronduti, Cagnoli, Castori), **2 contrari** (Borghesi, Mirabassi), **1 astenuto** (De Vincenzi). **L'Immediata Eseguitività dell'atto è approvata.**

Delibera n.57**Regolamento Comunale per la tutela del benessere degli animali e la loro convivenza con i cittadini.****PRESIDENTE VARASANO**

Ora, anche visto i problemi all'impianto, possiamo chiudere e la concomitante Commissione, possiamo portarlo mercoledì quello ... (intervento fuori microfono)... Io non so chi lo espone il Regolamento Comunale.

La parola al Presidente della Prima Commissione, Fronduti per il Regolamento Comunale, per la tutela e il benessere degli animali e la loro convivenza con i cittadini.

La parola al Presidente Fronduti.

CONSIGLIERE FRONDUTI

Grazie Presidente, volevo ringraziare tutti coloro, che sono intervenuti oltre i Consiglieri e le proponenti, anche nell'audizioni con decine di personaggi, del mondo di Perugia, che è vicino a questa importante sezione degli animali.

Io vorrei solo, dare un'indicazione di Proposta Deliberativa Consiliare, che riguarda proprio l'oggetto della delibera del Consiglio del Regolamento Comunale, per la tutela del benessere degli animali, la loro convivenza con i cittadini.

Premesso che in molte città italiane, anche Umbri, le Amministrazioni Comunali, si sono da tempo dotate di un apposito regolamento per la tutela del benessere degli animali, la loro convivenza con i cittadini.

Considerato che, da iniziativa ha ottenuto il sostegno dell'ANCI Nazionale che l'ha promossa, mettendo a disposizione dei Comuni interessati, un modello del regolamento tipo, modificabile da ciascun ente.

Si tratta di un regolamento, che affronta finalmente in maniera completa, gli aspetti principali della convivenza uomo animali delle città.

Per la prima volta, si occupa di tutti gli animali, dal gatto all'iguana, fino all'elefante, obbligato a lavorare in un circo.

E' un testo ambizioso innovativo, che ha l'intento di migliorare le qualità della vita di tutti, sia dei proprietari di animali, che di ogni cittadino in generale, ed è quindi opportuno, che anche il Comune di Perugia, lo recepisca così come da poterne fare e dare, immediata attuazione.

Nel testo proposto, l'Amministrazione Comunale riconosce la valenza sociale del rapporto, tra esseri umani ed animali d'affezione, ed opera affinché il rispetto verso gli animali, sia promosso anche nel sistema educativo, a partire dalla scuola dell'infanzia ed elementare.

Nel regolamento sono elencati una serie di doveri e responsabilità del detentore degli animali, regolamentandone la custodia.

Il controllo della rivoluzione, le precauzioni contro danni a terzi, aggressioni vengono poi riportati alcuni significativi divieti, come quello di legare gli animali alla catena, di venderli a minorenni, di detenerli, se si sono riportate condanne per maltrattamento o uccisione; di lasciarli cronicamente soli, di condurli al guinzaglio da qualsiasi mezzo di locomozione, di utilizzarli per l'accattonaggio.

Si riconosce, si promuove inoltre quale strumento alternativo, per la lotta al fenomeno del randagismo, la figura del cane di quartiere, o più propriamente del cane libero accudito, con guinzaglio e museruola invece è consentito.

Sono presenti anche regole, per affrontare momenti spiacevoli, quale l'eventuale fuga o smarrimento dell'animale domestico e tanti altri articoli, destinati alla ... (parola non chiara)..., ai circhi, alla tutela di animali allevati per la sperimentazione.

La Prima Commissione, in sede referente, ex articolo 46 del regolamento del Consiglio Comunale, ha elaborato l'allegata proposta di regolamento comunale, che è stata approvata nella seduta, all'esito di una lunga e complessa istruttoria.

Mi sembra che era la settimana scorsa; visti i pareri delle regolarità tecniche favorevoli, espressi dal Dirigente dell'Area Risorse Ambientali, Smart City e innovazione del dottor Vincenzo Piro, dalla Dirigente dei luoghi territoriali, decentramento la dottoressa Antonella Vitale, propone al Consiglio Comunale, di approvare il Regolamento Comunale per la tutela del benessere degli animali e la loro convivenza con i cittadini, allegato alla presente proposta, quale parte integrante e sostanziale.

Il Presidente della Commissione, Armando Fronduti. Ecco, io ringrazio ulteriormente tutti coloro, che hanno partecipato, hanno concorso per questo importante risultato, che ritengo pochi comuni in Italia, sono arrivati a questa conclusione importante perché come abbiamo sempre detto, 8 su 10 delle famiglie hanno gli animali. Grazie Presidente.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie consigliere Fronduti, la parola al consigliere Mori.

CONSIGLIERE MORI

Grazie Presidente, io brevemente due parole, perché ha già illustrato il Presidente della Prima Commissione. Oggi andiamo a votare il regolamento, per il benessere degli animali, una proposta che avevo presentato in Commissione, Statuto e Regolamenti, e che ho ritenuto opportuno, vista l'importanza che riveste questo regolamento per la nostra città e per i nostri amici a quattro zampe, che appunto venisse fatta propria da tutta la Commissione.

Oltretutto è stato integrato, modificato con numerose proposte, che sono venute dalla consulta consiliare degli animali, quindi ringrazio oggi qui ci tengo, tutta la Commissione Statuti e Regolamenti, la Presidente della Commissione consigliere Leonardi, l'intera Commissione, oltre a tutti coloro che hanno portato, con le numerose diciamo incontri, con i numerosi incontri che ci sono stati, il loro contributo, quindi ci tengo a ringraziare tutte le associazioni degli animali, la LAV, l'ENPA, a USL, la Facoltà di Veterinaria, l'Ordine dei Veterinari, oltre che all'esperto in animali esotici, il dottor Deli, lo sportello a quattro zampe della provincia di Perugia, e tutti gli uffici Comunali, che hanno collaborato con noi, perché appunto sono stati tre anni; io la proposta l'avevo presentata nel marzo del 2016, quindi sono stati tre anni di lavoro, di riunioni, di incontri, di approfondimenti.

Approvare questo regolamento, per Perugia, è senza dubbio un segno di civiltà e di integrazione, perché è un regolamento che non riguarda solamente cani e gatti, ma anche pesci, uccelli, insetti, anfibi, gli animali esotici, che potranno avere delle norme chiare per la salvaguardia della loro incolumità, riconoscendogli la dignità di esseri viventi.

E' un segnale giusto, a cui dobbiamo ai nostri amici a quattro zampe, che allietano con la loro presenza le nostre giornate, regalandoci amore e fedeltà.

Quindi ancora grazie, per tutto un lavoro che è stato fatto, ci tengo a concludere con una frase di Gandhi, che diceva che il grado di civiltà di una nazione, si deduce dal rispetto che essa ha per i propri animali.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie, la parola al consigliere Leonardi.

CONSIGLIERE LEONARDI

Grazie Presidente. Io ovviamente mi unisco ai ringraziamenti, questo è un regolamento, i cui lavori partono addirittura prima dell'insediamento di questa Consiliatura, ANCI l'aveva proposto, e già i nostri uffici avevano iniziato a lavorare, evidenziando delle perplessità per la necessità di adeguarlo alle caratteristiche del nostro territorio, e soprattutto per renderlo attuabile anche da chi doveva andare ad effettuare i controlli.

Ringrazio tutti i membri della Consulta degli animali, la Vicepresidente della Consulta Sara Bistocchi, che per oltre due anni, ha assistito con tutti le associazioni, con tutti gli esponenti delle associazioni alle sedute, un ringraziamento va soprattutto a loro, si tratta di esperti che hanno lavorato in modo gratuito, mettendo a disposizione il loro tempo, la loro esperienza, le loro conoscenze.

Quando è tornato in Commissione, con le proposte fatte dall'ASL, dall'ENPA, dalla LAV, quindi si è tentato in qualche modo di trovare un equilibrio, tra tutte le associazioni, la Commissione tutta ha lavorato, riesaminando articolo per articolo, il regolamento.

Quindi ovviamente un ringraziamento doveroso, va anche al Presidente, alla Vicepresidente e a tutti i membri di una Commissione, ritengo che sia un ottimo risultato, penso che sia anche allo stesso tempo però un punto di partenza, c'è tanto da fare soprattutto per quanto riguarda la sensibilizzazione della città tutta. Non vi rubo altro tempo, visto l'ora, e mi auguro che ci sia un voto unanime su questa proposta di regolamento.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie consigliere Leonardi, la parola al consigliere De Vincenzi.

CONSIGLIERE DE VINCENZI

Io mi scuso con i colleghi, di non aver partecipato alla Commissione, alle diverse sedute, qualcuna sì, io ho dato uno sguardo un pochino al documento, che poi è stato approvato, francamente anche reduce poi delle modifiche al testo unico Regionale, io credo che ci siano diversi estremi di impugnabilità del regolamento stesso, non entro negli aspetti particolari, per questo comunque dichiaro appunto il voto non favorevole all'atto.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie consigliere De Vincenzi, prego consigliere Rosetti.

CONSIGLIERE ROSETTI

Solo un minuto Presidente. E' stato molto complicato lavorare su questo regolamento, come su altri regolamenti, quale quello per esempio edilizio, che porteremo in Consiglio Comunale, indubbiamente mercoledì, che è l'ultimo Consiglio per l'attività ordinaria.

Abbiamo chiesto, siccome abbiamo operato sulla base di una bozza, che ANCI e ...(parola non chiara)... in particolare, avevano sviluppato una parte di ANCI, avevano sviluppato come bozza di regolamento per i Comuni, noi abbiamo cercato proprio per le situazioni, che si sono poi create, diversa interpretazione da parte dei nostri tecnici, dei tecnici del Comune, che dovevano dare parere, rispetto ad alcune disposizioni di questo regolamento, abbiamo cercato di coinvolgere e dire "ma siete sicuri, che c'è in parte questa normativa, che possiamo attuare".

Noi abbiamo portato, ANCI è scomparsa, questo lo dobbiamo dire, abbiamo portato in Consiglio Comunale, la migliore soluzione e il migliore format possibile. Chiaro è, che come si diceva, entra in vigore sperimentalmente, nel senso che tutti i nuovi strumenti, hanno un loro periodo di sperimentazione, dopo chiaramente tutte le correzioni che dovessero emergere, che si dovessero fare si fanno, però abbiamo avuto la stretta collaborazione della ASL in questo senso, la consulta degli animali analogamente, quindi penso che è stato fatto il miglior lavoro possibile, che potevamo fare con i mezzi che la Commissione aveva.

Quindi anche io sono orgogliosa di aver portato questo regolamento, che è importantissimo, ci sono tante materie su cui lavorare, quando parliamo di animali, a me piacerebbe lavorare sugli allevamenti intensivi e i tanti aspetti molto rilevanti, che incidono anche poi cibo salute, quindi questa è la migliore format possibile.

Ringrazio tutti i Consiglieri che hanno lavorato a questo atto, ringrazio anche il fatto che il consigliere Mori ha accettato di lavorare su una bozza comune, abbiamo fatto un lavoro congiunto, quando si lavora, essendo consapevoli che noi rappresentiamo una istituzione, qua dentro non rappresentiamo il Partito Politico, qua dentro dovremmo rappresentare l'Istituzione, penso che la qualità del lavoro sicuramente si innalza.

Questo in alcuni casi, in questi 5 anni ci siamo riusciti, in altri no, però vi dico che fa molto, molto la differenza.

Esce dall'aula il Sindaco e il Consigliere Vignaroli. Entrano i Consiglieri Mori, Bistocchi, Vezzosi, Giaffreda, Pietrelli, Rosetti. I presenti sono 25.

PRESIDENTE VARASANO

Grazie consigliere Rosetti, se non ci sono altri interventi, pongo in votazione il Regolamento Comunale, per la tutela e il benessere degli animali, e la loro convivenza con i cittadini. La votazione è aperta.

Si procede a votazione elettronica palese.

Esito della votazione: 25 presenti, 23 favorevoli (Cenci, Felicioni, Marcacci, Numerini, Nucciarelli, Tracchegiani Leonardi, Mignini, Sorcini, Pastorelli, Pittola, Luciani, Fronduti, Cagnoli, Castori, Borghesi, Mori, Vezzosi, Mirabassi, Rosetti, Giaffreda, Pietrelli, Bistocchi), **2 astenuti** (Varasano, De Vincenzi).

Il Regolamento è approvato.

PRESIDENTE VARASANO

Prima di andare via, vi chiederei... Prego consigliere De Vincenzi.

CONSIGLIERE DE VINCENZI

Noi a luglio, il 23 luglio abbiamo deliberato sull'esposizione permanente del Crocefisso, volevo sapere se pensava di dare corso a questa Delibera oppure no.

PRESIDENTE VARASANO

Abbiamo una interlocuzione, sia con l'Università, se ne era occupato il consigliere Camicia, sia con la Galleria Nazionale dell'Umbria, per un Crocefisso storico.

CONSIGLIERE DE VINCENZI

Per quale anno pensa di farlo?

PRESIDENTE VARASANO

Appena ci daranno le risposte nell'uno e nell'altro caso. Grazie consigliere De Vincenzi.

Ordine del giorno presentato dal Gruppo Consiliare Partito Democratico su: “Situazione degli sportelli Urp e attività decentrate”.

PRESIDENTE VARASANO

Mi chiedevo, se possibile di mettere in votazione l'ordine del giorno, che era in sospeso, sulla situazione degli sportelli URP e attività decentrate.

Era stato già trattato, io lo metto in votazione. Pongo in votazione l'ordine del giorno, sulla situazione degli sportelli URP e attività decentrate.

L'ordine del giorno, trattato la volta scorsa sugli URP , era andato in Commissione, aveva avuto parere favorevole unanime. La votazione è aperta.

Si procede a votazione elettronica palese.

Esito della votazione: 14 favorevoli. Non c'è di nuovo il numero legale.

La votazione è nulla.

PRESIDENTE VARASANO

L'appuntamento è per mercoledì pomeriggio, per la prossima seduta.

La seduta è tolta. Sono le ore **14,15** del **08.04.2019**.

Letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
LEONARDO VARASANO

IL SEGRETARIO
Segretario Generale
FRANCESCA VICHÌ

Collazionato
Istruttore Amministrativo
CARMELA PUTRONE