



Comune di Crema

Consiglio Comunale

PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 20 FEBBRAIO 2017

Seduta n. 3

L'anno duemiladiciasette, il giorno venti del mese di febbraio alle ore 17.30, convocato su determinazione del Presidente con avviso spedito nei modi e nei termini di legge, il Consiglio Comunale si è riunito nella sede di Palazzo Comunale, nella sala delle adunanze aperta al pubblico.

All'appello nominale risultano presenti ed assenti:

il Sindaco STEFANIA BONALDI è presente

ed i Consiglieri:

N°	Cognome e Nome	Pr.	Ass.
1.	CAPPELLI VINCENZO	P	
2.	GIOSSI GIANLUCA	P	
3.	GUERINI EMILIO	P	
4.	VALDAMERI PAOLO		Ag
5.	SEVERGNINI LIVIA	P	
6.	CASO TERESA		A
7.	MOMBELLI PIETRO	P	
8.	ROSSI GIANANTONIO	P	
9.	GRAMIGNOLI MATTEO	P	
10.	GUERINI SEBASTIANO	P	
11.	STANGHELLINI RENATO	P	
12.	PILONI LUCIA		A
13.	COTI ZELATI EMANUELE	P	
14.	DELLA FRERA WALTER		Ag
15.	VERDELLI DANTE	P	
16.	AGAZZI ANTONIO	P	
17.	BERETTA SIMONE		Ag
18.	ANCOROTTI RENATO		A
19.	ZANIBELLI LAURA MARIA	P	
20.	PATRINI PAOLO ENRICO		A
21.	ARPINI BATTISTA	P	
22.	BOLDI ALESSANDRO	P	
23.	DI FEO CHRISTIAN	P	
24.	TORAZZI ALBERTO	P	

e pertanto complessivamente presenti n. 17, assenti n. 7 componenti del Consiglio.

Presiede Il Presidente del Consiglio Vincenzo Cappelli, partecipa Il Segretario Generale Maria Caterina De Girolamo.

Sono presenti ed assenti gli Assessori:

VICE SINDACO BERETTA ANGELA	A	ASSESSORE BERGAMASCHI FABIO	P
ASSESSORE SALTINI MORENA	P	ASSESSORE VILATI PAOLA	P
ASSESSORE PILONI MATTEO	P	ASSESSORE GALMOZZI ATTILIO	A

Il presidente, riconosciuta la validità della seduta, dichiara aperti i lavori.

Entrano le consigliere Caso Teresa e Piloni. Lucia.

INTERROGAZIONE N.144 .

Il Presidente legge l'interrogazione presentata il 26.10.2016 dal Consigliere Alberto Torazzi al Sindaco in merito alle indiscrezioni di stampa sulla possibilità di apertura di un luogo di culto islamico. Dà la parola all'Assessore Piloni.

Assessore Matteo Piloni

Buonasera a tutti, buonasera Presidente, buonasera Consiglieri.

Egregio Consigliere Torazzi, nel rispondere alla Sua interrogazione mi preme una considerazione.

La nostra Amministrazione, con in testa il Sindaco Bonaldi, al contrario di quanto lei scrive, non è mai stata "ossessionata" dal voler realizzare alcun centro di culto islamico in città.

Al contrario, abbiamo cercato di dare una risposta ad una comunità presenti a Crema da quasi 20 anni, nel poter avere un luogo fisico e ben definito nel quale svolgere le proprie attività, dopo lo sfratto ricevuto dall'appartamento privato, posizionato in centro città nel quale in tutti questi anni si sono sempre ritrovati. E lo abbiamo fatto attraverso un bando ad evidenza pubblica che prevedeva un'apposita convenzione. Nessuna ossessione quindi, né tantomeno alcuna priorità da parte nostra.

Venendo alle Sue domande, cercherò di rispondere con chiarezza.

- 1) Alla nostra amministrazione non è mai pervenuta alcuna richiesta di aprire un luogo di culto in città in luoghi diversi rispetto a quelli utilizzati oggi dalla comunità islamica. Ai nostri uffici non risultano richieste di questo tipo.
- 2) Qualora pervenissero formale richieste all'Amministrazione, queste saranno valutate nel merito, nel rispetto della normativa nazionale, regionale e comunale.
- 3) Il programma elettorale sarà steso dal Candidato Sindaco e condiviso con le forze civiche e politiche che ne sostengono e che sosterranno la candidatura. Siamo in grado però di anticipare che nello stesso non vi sarà alcun riferimento alla realizzazione di alcun tipo di struttura per qualsivoglia confessione religiosa non essendo tale realizzazione compito di un'amministrazione pubblica. Amministrazione che ha semplicemente il dovere di rispettare e fare rispettare i diritti sanciti dalla nostra Costituzione, fra cui, certamente, anche quello del culto da esercitare nelle forme e nelle modalità compatibili con le norme nazionali e regionali vigenti.

Consigliere Alberto Torazzi (LEGA NORD)

Non so se dirmi soddisfatto o meno. Intanto il Sindaco non ha voluto rispondere in prima persona, io credo perché così poi potranno arrampicarsi ulteriormente sui vetri come ha già fatto l'Assessore Piloni con questo dire non dire. Nella realtà non bisogna avere paura di dirlo prima delle elezioni, non dopo, prima delle elezioni: vogliamo fare una moschea, riteniamo che sia una priorità, impegneremo nuovamente la macchina comunale, se qualcuno ce lo chiederà, in qualsiasi luogo, in qualsiasi momento. Questo per farci capire qual è la priorità che avete voi e qual è l'interesse che voi avete per i cittadini e per tutte le problematiche difficili che stanno vivendo in questo periodo. Voi non ce lo volete far sapere e l'Assessore ha dato una risposta fumosa per dirci che vedremo, ma fundamentalmente vuol dire che lo farete ancora.

A me era sfuggito questo passaggio, che noi abbiamo avuto per 20 anni (non pensavo 20) una comunità che si era riunita abusivamente in un appartamento facendolo diventare una sorta di moschea, musalla, centro islamico, quello che è, e di conseguenza come premio voi avete fatto tutte queste tappe forzate. I cittadini quindi hanno capito che voi siete ancora pronti, disponibili, e lo farete, se appena avrete la possibilità di mettere al primo posto di tutte le vostre iniziative del lavoro della macchina comunale la realizzazione di un centro culturale, moschea, musalla, che dir si voglia.

Vuol dire che avete risposto, vuol dire che questa cosa è chiara, e che potremo ripeterlo in campagna elettorale: voi volete continuare su questa strada. Grazie Presidente.

Esce il consigliere Torazzi

INTERROGAZIONE N.146

Il Presidente legge l'interrogazione presentata il 17.11.2016 dal Consigliere Tino Arpini in merito al Tribunale e Procura della Repubblica di Crema. Dà la parola al Signor Sindaco.

Sindaco Stefania Bonaldi

Egregio Consigliere con riferimento alla sua interrogazione do atto di quanto segue:

- con nota del 2 agosto 2016 ho scritto al Ministero della giustizia Orlando e al sottosegretario Ferri, trasmettendo la mozione approvata e corredando l'accompagnatoria con un documento del quale le leggo i tratti salienti. Trasmettevo il testo della mozione e aggiungevo:

"Quanto sopra in coerenza con la nota del marzo scorso con la quale si chiedeva a codesto Ministero se sussistano ad oggi possibilità in ordine al reinsediamento del servizio giustizia a Crema. Ipotesi che naturalmente sarebbe privilegiata rispetto ad ogni altra opzione anche di rifunzionalizzazione dell'immobile, avendo la soppressione del Tribunale generato un grave nocumento al territorio e alla comunità. Ciò per vero senza che l'accorpamento con il Tribunale di Cremona abbia generato beneficio alcuno ai cittadini e alle imprese del territorio costretti a percorrere oltre 40 chilometri per recarsi in tribunale, né alcun vantaggio in termini di riorganizzazione del servizio giustizia, ovvero di diminuzione dei costi. Il Comune di Cremona infatti risulterebbe corrispondere significativi canoni di locazione per garantire spazi adeguati al Tribunale di Cremona e ai suoi implementati spazi. In sintesi appare alla scrivente e al Consiglio Comunale tutto che la scelta di accorpamento non abbia generato quei ritorni in termini positivi e di contenimento della spesa posti alla base dei provvedimenti di soppressione. In disparte il grande disagio registrato presso le categorie professionali e anche tra i cittadini che per motivi personali debbano accedere ai servizi giudiziari, è chiaro ed evidente come non solo le spese di trasferta, quanto i tempi di attesa che allo stato appaiono grandemente dilatati rispetto ad un iter ordinario e certamente decuplicati rispetto alle tempistiche del Tribunale di Crema. Procedure giudiziarie, servizi di supporto, quali cancellerie, servizi di notificazione, simili.

In tali termini infatti il disagio e le maggiori spese vive poste a carico dell'intera comunità non possono non essere computate nell'ambito di un piano finanziario di costi/benefici che sulla carta, e quindi all'atto del provvedimento, poteva dare valori stimati in campo positivo alla prova dei fatti, e quindi alla data odierna, deve essere corretto con una forte obiettiva approssimazione in campo negativo e quindi con un saldo che non giustifica più le scelte compiute all'epoca senza consentire deroghe che peraltro in realtà furono invece assentite.

Le deduzioni contenute nel documento consiliare allegato ben sintetizzano le premesse e le comuni riflessioni che sostengono la richiesta sopradetta, senza considerare che la normazione sulle aree vaste potrebbe ridefinire altre geografie e perimetri anche nel territorio lombardo e inducono la scrivente Amministrazione o sospendere ipotesi di rifunzionalizzazione degli edifici giudiziari in modo da rendere immediatamente disponibili per un eventuale auspicata riallocazione di servizi giustizia improvvidamente, a parere dell'Amministrazione medesima, accorpati con Cremona laddove queste ipotesi venisse ritenuta percorribile. Solo laddove il ripristino della circoscrizione giurisdizionale di Crema non fosse minimamente possibile, ebbene in tale seconda e subordinata opzione, si chiede che codesto rispettabile Ministero voglia esprimere un parere rispetto all'ipotesi di riconversione e riutilizzo dell'immobile dell'ex Tribunale di Crema finalizzato a evitare il deperimento di una struttura di pregio appositamente progettata e costruita per ospitare il servizio giustizia". Poi c'erano i saluti.

Nella stessa giornata la medesima lettera veniva trasmessa ai parlamentari del territorio unitamente al testo della mozione, precisamente agli onorevoli Fontana, Bordo, Toninelli, Comaroli e Mazziotti Di Celso. Si chiedeva ovviamente un loro cortese interessamento rispetto al documento. Per vero quindi stiamo parlando di documenti datati 2 agosto. Il Dipartimento organizzazione giudiziaria, senza rispondere alle sollecitazioni di cui alla nota che le ho letto, con nota invece pervenutaci nel settembre 2016 ha invece espresso parere favorevole al diverso utilizzo dell'immobile adibito a sede del soppresso tribunale di Crema, circostanza che evidentemente ha legittimato le interlocuzioni e i passaggi poi formalizzati con la ASST di Crema per la presentazione del progetto di riconversione dell'immobile quale presidio socio sanitario territoriale in supporto da un lato all'ospedale di Crema e dall'altro a tutto il territorio che l'ospedale serve.

In estrema sintesi voglio però ricordare a lei e a questo consesso che il provvedimento adottato con Decreto Legislativo del settembre 2012 ha previsto la soppressione di 31 sedi di tribunale e delle relative Procure della Repubblica, 220 sezioni distaccate di tribunale, e 667 sedi di Giudice di pace. La soppressione delle sedi e delle sezioni distaccate di tribunale è divenuta operativa l'anno successivo dal 13

settembre 2013, ad eccezione del tribunale di Urbino la cui soppressione è stata dichiarata incostituzionale perché Urbino era anche capoluogo di provincia. Contestualmente è stata autorizzata dal Ministero della giustizia per un ulteriore anno, cioè fino al 13 settembre 2014, la trattazione dei procedimenti civili ordinari e delle controversie in materia di lavoro, di previdenza e assistenza obbligatoria, che erano pendenti alla data del 13 settembre 2013, presso otto sedi sopresse di tribunale, sedi che dovevano avere uno di questi due requisiti: o un numero di abitanti di un bacino di riferimento superiore a 180.000 abitanti, o sedi con una sopravvenienza media annuale di 6.874 cause. Questi requisiti non sussistevano per il Tribunale di Crema. In relazione al primo parametro, sono stati individuati i tribunali di Alba, Bassano del Grappa, Pinerolo, Vigevano. Con riferimento al parametro della domanda giustizia, sono stati individuati i tribunali di Chiavari, Lucera, Rossano e Sanremo, che hanno quindi avuto la possibilità di espletare, per le cause pendenti, l'attività fino al 13 settembre 2014. Le nuove cause successive al 13 settembre 2013, anche nei territori di questi otto tribunali, sono state iscritte presso le sedi dei tribunali accorpandi. Questo è tutto. Grazie.

Consigliere Tino Arpini (SOLO COSE BUONE PER CREMA)

Avrei sottoscritto il testo nella comunicazione fatta adesso dal Sindaco fino a metà circa del suo contenuto evitando assolutamente di sovrapporre a un progetto quell'altro che peraltro era già presente ai Ministeri competenti ben prima del 2 agosto. Fatto questo che ha preso un po' di sorpresa anche questo Consiglio, ma che evidentemente era già in fase di maturazione da mesi, anche prima della nostra mozione.

Poi mi spiace di un'altra cosa, che oltre alla sovrapposizione dei due progetti non si sia visto il coinvolgimento degli altri colleghi Sindaci del territorio secondo l'esperienza che era stata del tutto positiva riguardo la salvaguardia dell'autonomia del tribunale. Quindi vedo nella sua relazione queste due carenze e incongruenze.

Da parte mia anch'io mi sono fatto un'idea e una ricostruzione che ha una logica magari leggermente diversa e un po' più netta che le voglio riferire.

Martedì 20 dicembre 2016, dopo aver letto le anticipazioni giornalistiche, queste minoranze consiliari hanno ascoltato le comunicazioni del Sindaco nel contesto della presentazione del bilancio previsionale, venendo a conoscenza del progetto di destinare l'immobile già sede del Tribunale e della Procura della Repubblica a centro sanitario a disposizione della ASST di Crema.

Alcuni Capigruppo, accusati di assenteismo recidivo, ancorché giustificati da impegni professionali più gravosi e stringenti di chi ha impegni meno pressanti, avrebbero potuto saperlo addirittura 24 ore prima, partecipando alla riunione dei Capigruppo di lunedì 19 dicembre, convocata però, e qui chiamo in causa il Presidente, con un ordine del giorno quantomeno equivoco ed insufficiente a far capire che era in gioco una nuova destinazione dell'ex Palazzo di Giustizia. Sfido chiunque, a parte chi tramava da mesi, a desumerlo da "Comunicazioni del Sindaco in merito al progetto condiviso con ASST di Crema".

Inoltre quella stessa Capigruppo di sola maggioranza, praticamente, decise di sospendere la discussione delle interrogazioni perché ci sarebbe stata quella che stiamo dibattendo adesso e che avrebbe creato un'ombra all'enfasi con cui si è presentato un progetto tutto positivo ma che, come ogni medaglia, ha due facciate; se quella annunciata è, condivisibile e convintamente sostenibile anche da parte nostra, magari però insediandola in altre strutture rimaste ecomostri dai tempi delle Giunte Ceravolo e Alloni, come l'enorme complesso immobiliare della Pierina, quello volutamente sottaciuto per mesi ed estratto dal cilindro solo Martedì 20 Dicembre, è gravemente negativa per la città di Crema e l'intera area omogenea cremasca, perché chiude la questione Tribunale.

Aver perseguito segretamente tale prospettiva significa mettere una pietra tombale alla possibile reviviscenza del Tribunale e della Procura della Repubblica di Crema, con grande favore e compiacimento per i compagni diessini di Roma e Cremona, affini all'egemonia partitica di questa amministrazione, senza che le altre liste, civiche o partitiche, di maggioranza abbiano saputo compiere uno scatto d'orgoglio, consentendo al più autorevole esponente PD cremonese, sottosegretario Pizzetti, e a questa Giunta di giocare non pulito sin dall'inizio su questa fondamentale partita. E' bene che i cittadini Cremaschi lo sappiano!

Ora si capisce anche la freddezza con la quale è stata accolta la mozione e l'indebolimento apportato ai dispositivi prima di sottoscriverla. Caro Consigliere Beretta, oggi assente, forse era meglio che la maggioranza l'avesse bocciata, come stava approcciandosi a fare prima del tuo generoso invito all'unanimità su un tema di tale spessore e di importanza strategica, evitandoci ora di dover trarre considerazioni di opportunismo politico e slealtà istituzionale da parte di questa maggioranza, a costo di grave perdita per l'intero territorio.

Sì, dico slealtà istituzionale, perché ora è chiaro che a luglio, quando votaste con noi questa mozione per poi lasciarla lettera morta, eravate ben consapevoli di voler perseguire un obiettivo diverso e ne è prova la lettera del Sindaco, inviata a nostra insaputa già dal marzo precedente al Ministro di Giustizia per ottenere lo svincolo anticipato dell'immobile rispetto alla scadenza prevista per legge a settembre 2018. Questo Consiglio è stato preso per i fondelli dalla Giunta e dai gruppi di maggioranza, compiacenti.

Il progetto dell'ASST, si legge, costerà alla Regione 8,5 milioni di euro per snaturare una struttura e convertirla in altra funzione. Sono convinto che assegnare un'area per una costruzione ex novo, si

risparmierebbe e si migliorerebbe il prodotto.

E' evidente il depauperamento del patrimonio comunale con la cessione dell'immobile per il quale l'ospedale dichiarò, sin dai tempi della manifestazione di interesse, di non poter investire un solo euro, mentre nel bilancio comunale, con i suoi 4 milioni di valore, è iscritto nel Piano alienazioni e rappresenta metà del gettito atteso per opere e progetti forse studiati ad arte per la campagna elettorale ma destinati a restare sulla carta.

Dov'è finita poi la ratio della riforma della Giustizia in nome della quale avete sacrificato il nostro tribunale?

Quali siano stati i risparmi reali e quali invece i maggiori costi di adattamento strutturale, di affitto di nuovi spazi, i contraccolpi sull'organico e sull'efficienza del servizio, i disagi dell'utenza cremasca sia in termini di distanza sia in termini temporali di risoluzione delle cause?

Stiamo assistendo sempre più ad una giustizia sommaria. E' di questi giorni la notizia televisiva che un tribunale è incorso nella gaffe di notificare una sentenza preconfezionata il giorno precedente all'udienza delle parti. E che dire della tanto pubblicizzata giustizia digitale, se poi un eminente consigliere di maggioranza mi confessa che dopo aver inoltrato la causa, deve recarsi a Cremona per portare la marca da bollo? Oppure, come mi riferisce un altro avvocato (avvocato parente comunque di consiglieri di maggioranza), i colleghi si rincorrono fra Protocollo, Cancelleria e Sede del Tribunale disseminati per tutta Cremona, con gravi perdite di tempo per assistere ad udienze di cinque minuti o, peggio, di rinvio. Mi confidava poi ieri un imprenditore che attende da giugno 2016 un Ufficiale Giudiziario per poter accedere a una struttura commerciale di 400 metri quadrati di proprietà, il cui locatario è andato fallito. Siamo quasi a un anno dall'attesa che esca un ufficiale giudiziario. Riuscite a considerare quale disincentivo per tutta l'economia territoriale, quella già presente e quella auspicabilmente di prospettiva? E quali rischi la soppressione di un tribunale autonomo di un comprensorio fra i più vivaci sul piano industriale e, conseguentemente, più esposto a micro e macro criminalità, comporterà nel tempo circa il mantenimento dei presidi di sicurezza pubblica e degli uffici finanziari?

La cordata istituzionale territoriale nell'interesse, non tanto della soppressione ma della semplice autonomia amministrativa dell'ospedale, verso Regione Lombardia, governata dal centrodestra, è stata attuata con forza, determinazione e successo, grazie al contributo di tutti e alle buone relazioni istituzionali, soprattutto di centrodestra, al governo regionale.

Contro il provvedimento governativo di chiusura del nostro tribunale e comunque nel tentativo di farlo rivivere, con tutte le buone ragioni del caso, al cospetto di esponenti del PD, dai Presidenti Renzi o Gentiloni, al Ministro Orlando, al potente sottosegretario riconfermato Pizzetti o al vicesegretario Guerini, per citare anche personaggi del territorio, non si è voluto organizzare alcunché, lasciando spazio a interpretazioni e interrogativi di opportunismo, personalismo, che prevaricano gli interessi della città e del territorio.

Gli interessi e l'egemonia del Partito Democratico non ci faranno tacere di questo sopruso, di questa privazione irrimediabile per la quale avrete sempre il nostro dito accusatorio puntato contro.

E comunque ribadiamo la richiesta di non procedere prima delle prossime elezioni.

INTERROGAZIONE N.147

Il Presidente legge l'interrogazione presentata IL 21.12.2016 dai Consiglieri Alessandro Boldi e Christian di Feo "Emergenza nutrie a Crema: quali contromisure?" Dà la parola all'assessore Piloni.

Assessore Matteo Piloni

Premesso che la massiccia presenza su tutto il territorio provinciale della nutria sta determinando, anche nel territorio del Comune di Crema, una vera e propria emergenza ecologica e ambientale che richiede un approccio al problema da parte di tutti i soggetti portatori di interesse.

Che la Provincia di Cremona con apposita delibera ha approvato il Piano di Controllo della nutria per il biennio 2015-2017 in sintonia con quanto previsto dal "Piano regionale di controllo della nutria 2015/2017".

Si ritiene comunque che questo Piano non consenta una risoluzione efficace alla problematica dell'emergenza nutrie, considerato che limita la possibilità di abbattimento ai soli operatori autorizzati dalla provincia, peraltro volontari senza rimborsi, e dalla difficoltà di smaltimento delle carcasse.

Rispetto al passato il nuovo Piano prevede che i Comuni assumano un ruolo molto più attivo nella gestione delle attività.

Per quanto ci riguarda l'Amministrazione Comunale si è attivata, con le prescrizioni e le limitazioni imposte dal Piano provinciale, mettendo in atto le seguenti attività:

- forme di pubblicità del piano
- raccolta dei nominativi volontari interessati
- attivazione dei corsi insieme alla Provincia per autorizzare i volontari
- riunioni di coordinamento con i volontari
- acquisto freezer con il coinvolgimento di Linea Gestioni

- gestione delle gabbie per il trappolaggio
- ricevimento delle segnalazioni dei cittadini
- gestione delle segnalazioni e delle emergenze attraverso l'attivazione conseguente dei volontari
- rendicontazione alla Provincia di Cremona.

Gli operatori volontari autorizzati dalla Provincia stessa sono individuati in due categorie:

- operatori di tipo A (quelli muniti di porto d'armi uso caccia in corso di validità e regolare copertura assicurativa per infortuni e responsabilità civile verso terzi per l'attività di contenimento delle specie invasive tramite arma da sparo, anche al di fuori del periodo di caccia);
- operatori di tipo B (quelli senza porto d'armi, che utilizzano metodi di controllo diversi dall'arma da sparo e cioè la gabbia trappola).

A queste due tipologie di operatori vanno ad aggiungersi, operando sul territorio, anche il personale della Polizia Provinciale e le Guardie Venatorie volontarie.

Le modalità operative di abbattimento sono riportate in un'apposita tabella che evidenzia non solo le diversità di tipologie ma anche la tempistica o meglio la fascia stagionale nella quale possono intervenire.

In particolare, a riscontro delle vostre richieste:

1) non sono state programmate azioni coordinate con gli altri Comuni direttamente dal Comune di Crema, ma essendo il Piano Nutrie vigente su tutto il territorio provinciale, queste azioni di coordinamento sono già ricomprese nel piano stesso; infatti gli operatori volontari autorizzati possono intervenire su tutto il territorio provinciale, pur essendo autorizzati da un solo Comune.

2) SCRP non è stata coinvolta in questa emergenza.

3) Ad oggi i volontari del Comune di Crema che hanno aderito al Piano, già formati dalla Provincia di Cremona attraverso un apposito corso, sono in tutto 22 (tutti operatori di tipo A).

4) I Consorzi di Bonifica e irrigazione (come DUNAS) sono stati coinvolti nella fase di illustrazione del Piano in quanto, così come previsto dal Piano stesso, partecipano al monitoraggio delle popolazioni di nutria anche attraverso la condivisione delle informazioni sul reticolo idrico.

5) In merito allo smaltimento delle carcasse, l'Amministrazione si è attivata mettendo a disposizione presso la piattaforma sovracomunale di Via Colombo, che è di proprietà di Linee Gestioni, dei freezer dedicati allo stoccaggio delle carcasse, che sono stati autorizzati dal Dipartimento di Prevenzione Veterinario dell'ATS Val Padana.

Per le operazioni di vuotatura dei freezer, la Provincia di Cremona ha appaltato, per conto di tutti i Comuni, il servizio di raccolta e smaltimento carcasse alla ditta IRCAPEL di Borgo San Giacomo.

Oltre ai freezer gli operatori volontari autorizzati possono procedere con l'interramento delle carcasse, modalità consentita e autorizzata solo qualora il recupero carcasse sia particolarmente impegnativo, in aree isolate ed in aperta campagna. Qui si apre il problema del centro cittadino quando è capitato e capitano episodi in cui le nutre arrivano al centro cittadino e, essendoci tutta una serie di limitazioni, la situazione è particolarmente complessa. E' capitato in due o tre occasioni che abbiamo chiamato i volontari, è stata recuperata la nutria con la gabbia ma questa poi è stata portata fuori dal centro abitato appunto per il trattamento previsto dal Piano provinciale. Mi scuso per i termini che vengono utilizzati in quanto trattasi di animali, ma questi sono i termini.

6) I fondi stanziati per il Piano Provinciale sono quelli annualmente trasferiti da Regione Lombardia alla Provincia di Cremona. Attualmente, per quanto illustrato nelle riunioni informative della provincia, i fondi consentono esclusivamente gli interventi di raccolta presso i freezer comunali e smaltimento delle carcasse, nel nostro caso quelli che abbiamo previsto alla piattaforma di Via Colombo.

7) Non sono stati previsti nel bilancio comunale ulteriori fondi per tale problematica.

Chiudo sottolineando che la problematica, lo ripeto, è seria e complicata. Il Piano Provinciale non mette in condizione i Comuni di risolvere appieno la situazione. Abbiamo delle situazioni molto critiche in città soprattutto per quanto riguarda Ombriano, Via Bramante, Santo Stefano. Ogni qualvolta arrivano delle comunicazioni presso il Servizio Ambiente ci muoviamo, sia per quanto riguarda i volontari e anche l'Agente ambientale, che comunque fa parte dei volontari, e cerchiamo di fare il possibile. Le nostre azioni non sono risolutive perché, ripeto, il problema è davvero importante. Cerchiamo di fare del nostro meglio con i mezzi che abbiamo a disposizione. Grazie.

Consigliere Alessandro Boldi (MOVIMENTO 5 STELLE)

Ovviamente non si chiede all'Amministrazione di risolvere questo problema perché sappiamo che è un problema sovra comunale, che gli enti preposti a questo, oltre il Comune, quindi Provincia e Regione, finora non hanno dato delle grandi soluzioni, neanche ipotetiche, oltre a questo piano di abbattimento che ha diverse falle tra l'altro. Infatti specifica le zone di caccia ma molte cose non sono ben definite. La stagione è definita ma le distanze di sicurezza ad esempio rispetto ai centri abitati non sono così chiare. Quindi ci sono diverse falle in questo piano che oltretutto al limite considera l'abbattimento come unica soluzione, senza neanche provare a immaginare metodi alternativi. Io non sono un esperto chiaramente, però ci sono delle sperimentazioni in atto che parlano di sterilizzazione delle

specie che c'è ma difende il territorio senza riprodursi in modo eccessivo. Ovviamente non sono un esperto. L'abbattimento è probabilmente il più semplice da approvare e da attuare ma vediamo che i risultati comunque non ci sono.

Quello che noi chiediamo appunto è che l'Amministrazione si faccia carico di questo problema ancora di più di quello che ha fatto, ad esempio con un dialogo con i Comuni. E' vero che il Piano è provinciale ed è vero che i volontari possono agire su tutto il territorio però un dialogo tra Comuni, secondo noi, servirebbe, così come la sensibilizzazione, la diffusione del problema, la diffusione anche delle risorse.

Io non ho capito se i volontari possono essere rimborsati o è vietato che siano rimborsati per le cartucce. Sono volontari quindi anche il rimborso è specificato, okay. Quindi anche i fondi andrebbero solo destinati a coprire spese di contorno, quindi appunto lo smaltimento delle carcasse o dei mezzi, diciamo così.

E' un problema complicato di difficile soluzione che però è sempre più presente nei nostri quartieri, nella nostra città. Fino a pochi anni fa potevamo non considerarlo, adesso ci sono le ciclabili che se prima avevano un metro di argine tra l'asfalto e il fosso, adesso non c'è più.

I danni sono ingenti, le ciclabili ne risentono, tutto il patrimonio pubblico agricolo e anche cittadino ne risente. Urge una soluzione.

L'altra domanda era sul DUNAS. Il DUNAS è quell'ente che di qui a poco manderà a molti di noi la bolletta a casa per chiederci di pagare i lavori sulla bonifica che ha fatto e farà in questi anni a Crema. Non so se i Sabbioni avranno anche questa necessità di bonifica, però diciamo che in tutta la città arriverà questa cartella esattoriale. Questo ente è coinvolto in questo piano e ci siamo chiesti perché. Oltre che per il controllo del reticolo idrico, ad esempio, mi piacerebbe sapere se questo ente dovrà anche prendere parte alle spese per il ripristino dei danni fatti dalle nutrie, quindi se sono di sua competenza oppure no. Chiediamo di coinvolgere tanti enti, molti sopra comunali.

Speriamo che al più presto, anche a livello provinciale o regionale, ci siano delle soluzioni migliori e chiediamo che l'Amministrazione si attivi ancora di più in questa direzione. Grazie.

Il Presidente comunica che non è possibile trattare l'interrogazione iscritta al n. 4, presentata dal Consigliere Simone Beretta "Riflettere insieme per tempo non guasta" in quanto assente giustificato. Per quanto riguarda l'interrogazione presentata dai Consiglieri Alessandro Boldi e Christian di Feo mi diceva il Sindaco che i dati sono pronti, ma è stato concordato di rinviarla. Quindi passiamo all'interrogazione iscritta al n.6 dell'ordine del giorno.

Entra il consigliere Patrini

INTERROGAZIONE N.150

Il Presidente legge l'interrogazione presentata il 30.01.2017 dal Consigliere Emanuele Coti Zelati circa i dati dell'inquinamento atmosferico da PM 10 e l'efficacia della relativa ordinanza. Dà la parola all'Assessore Piloni.

Assessore Matteo Piloni

Buonasera Consigliere, la sua interrogazione mi consente di fare il punto rispetto a quanto posto in essere dalla nostra amministrazione sulla questione in oggetto.

Credo sia inutile sottolineare a lei e a tutti che il problema non è affatto un problema locale, bensì è molto più ampio, e che soprattutto questa stagione invernale ha coinvolto tutta la pianura padana a causa di determinate condizioni meteorologiche, a partire dalle scarsissime precipitazioni. Condizioni che portano ed hanno portato ad una preoccupante stagnazione dell'inquinamento.

Posta quindi l'influenza della meteorologia sulla qualità dell'aria e i contributi alle emissioni inquinanti delle diverse sorgenti, va rilevato che le dinamiche di dispersione e di accumulo in atmosfera sono tali da generare una distribuzione non sempre uniforme dell'inquinamento atmosferico, anche a parità di livelli emissivi generali e di condizioni meteorologiche. D'altra parte, le sostanze inquinanti tendono a rimescolarsi e trasformarsi in atmosfera, per cui i valori registrati in un punto possono dipendere in tutto o in parte da emissioni anche molto lontane dal recettore.

Questo è il motivo per cui in alcune giornate la qualità dell'aria di Crema risulta ed è risultata peggiore di quella ad esempio di Milano o di Cremona.

Per cercare di contenere tali episodi, ogni anno Regione Lombardia, in attuazione del PRIA, Piano Regionale della Qualità dell'Aria, trasmette ai Comuni i "Provvedimenti regionali per il miglioramento della qualità dell'aria e la limitazione della circolazione dei veicoli più inquinanti" in vigore dal 15 ottobre al 15 aprile. L'ambito di applicazione dei provvedimenti di limitazione alla circolazione riguarda 570 Comuni ricadenti nella Fascia 1 e nella Fascia 2, individuati da Regione Lombardia con D.G.R. 2578 del 2014. Il Comune di Crema non rientra in questo elenco. E questo ritengo sia un errore al quale ho chiesto più volte a Regione Lombardia di porre rimedio, uniformando le fasce almeno nella provincia di Cremona.

Con delibera del 3 ottobre 2016, sempre Regione Lombardia ha approvato uno schema di protocollo per l'attuazione delle misure temporanee ed omogenee da assumersi a livello locale da parte dei Comuni non rientranti nelle Fasce 1 e 2, in caso di perdurante fenomeni di superamento del limite giornaliero per il PM 10.

Il Comune di Crema, pur essendo il protocollo facoltativo, con delibera n. 552 del 16.12.2016 ha scelto di aderire al Protocollo tra Regione Lombardia, ANCI, ARPA ed Enti locali per l'attuazione delle misure temporanee per il miglioramento della qualità dell'aria ed il contrasto all'inquinamento locale. Tale protocollo ha carattere di prima sperimentazione e scadrà il 15 aprile 2017. A seguito dell'adesione al protocollo, il Comune di Crema ha già emesso un'ordinanza che è rimasta in vigore dal 26 gennaio 2017 al 6 febbraio 2017, cioè fino all'abbassamento dei valori PM10 sotto soglia di 50.

Proprio questa mattina abbiamo emesso una seconda ordinanza, in seguito allo sfioramento delle PM10 in città dopo sette giorni consecutivi, così come previsto dal protocollo. Sforamento ben più contenuto rispetto al precedente, che ha superato anche soglia 150, ma che comunque ci obbliga a mantenere gli impegni assunti attraverso il protocollo.

Nello specifico di seguito le elenco le giornate con relative quota di PM10 a partire da quella di ieri:

19 febbraio: 67 micrometri a metro cubo

18 febbraio: 85

17 febbraio: 55

16 febbraio: 53

15 febbraio: 51

14 febbraio: 53

13 febbraio: 51

12 febbraio: 62

11 febbraio: 43.

Protocollo che, tra l'altro, non siamo nelle condizioni di poter modificare. Sottolineatura che faccio in merito ad alcune richieste che ci sono pervenute da alcune categorie rappresentative degli agricoltori, riguardanti un punto specifico del protocollo sullo spargimento dei liquami. Problema vero, inserito da Regione Lombardia nel protocollo, ma che non possiamo modificare perché sottoscritto tra Regione Lombardia e ANCI. Nel momento in cui l'abbiamo sottoscritto dobbiamo mettere in atto le prescrizioni previste dal protocollo.

In merito alle sue specifiche domande sono a riferirle che:

1) all'entrata in vigore del provvedimento, e per tutti i giorni della sua efficacia, sono stati sempre disposti controlli stradali con 61 veicoli controllati e 11 contravvenzioni elevate ai sensi dell'art. 7 comma 1 b) e comma 13 bis del Codice Della Strada relativamente alla "Circolazione di veicoli di categoria inquinante non ammessa nei centri abitati";

2) oltre all'ordinanza, ricordo che questa Amministrazione al fine di sensibilizzare i cittadini sulle problematiche ambientali della qualità dell'aria, ogni anno organizza almeno 4 giornate ecologiche, l'ultima quella del 12 febbraio, dove viene limitato l'utilizzo di tutte le auto. Certamente non è la soluzione a questo problema, ma è un modo per vivere il centro in maniera diversa. E poi la realizzazione delle piste ciclabili; la collaborazione con FIAB e altre associazioni ecologiche; l'approvazione del PAES; la sistemazione di alcune scuole anche dal punto di vista energetico; la raccolta differenziata, il progetto Crema 2020; il biomonitoraggio ambientale con le API i cui risultati presenteremo a breve, eccetera.

Potrei continuare nell'elenco. Sono tutte iniziative che hanno ricadute positive sull'ambiente e hanno una visione di politiche ambientali alle quali possiamo e andranno aggiunte altre iniziative.

Chiudo evidenziando quello che dicevo all'inizio, che il problema è più ampio e va affrontato con politiche ambientali di respiro regionale, puntando e incentivando sulla mobilità sostenibile e soprattutto nel sostenere le amministrazioni e non lasciandole sole alla buona volontà delle singole amministrazioni.

Un tema sul quale ritengo importante lavorare è quello di realizzare una pianificazione che punti ad un territorio ad emissioni zero. Io sono uno di quelli che pensa che non serva più un PGT per ogni Comune. Anche questo potrebbe andare a migliorare la qualità dell'aria. Se finalmente con il sostegno di Regione Lombardia potremo immaginare una pianificazione almeno territoriale, anche da questo punto di vista potremmo mettere in campo delle iniziative ben più forti. Davvero portando a un territorio emissioni zero, lavorando sull'ambiente e sullo sviluppo io credo che questa sia una sfida importante.

Quanto dicevo prima è molto importante da tenere presente. Crema città rientra nella Fascia 3 e non è obbligata ad assumere alcuna prescrizione per quanto riguarda la qualità. Io credo che questo sia un errore al quale abbiamo già chiesto di porre rimedio a Regione Lombardia.

Le faccio un esempio semplicissimo. Nella stessa giornata Cremona supera il 51 e Crema è a 70. Cremona deve mettere delle prescrizioni per obbligo, Crema potrebbe non farlo.

Tra le prescrizioni che Cremona non è obbligata a fare c'è quella sullo spargimento liquami che Crema, aderendo al protocollo, ha previsto. Questo dello spargimento liquami è uno dei fattori maggiormente inquinanti rispetto al movimento delle macchine che riguarda però soprattutto il territorio e molto meno il territorio di Crema. Grazie.

Consigliere Emanuele Coti Zelati (SINISTRA ECOLOGIA LIBERTÀ)

Buonasera a tutti. Quello della qualità dell'aria e dell'inquinamento dell'ambiente è un tema che dovrebbe interessare tutti, anche se qui c'è parecchio brusio e quindi è abbastanza indicativo.

E' senza dubbio una questione estremamente complessa per cui da un lato, io che non sono un tecnico, per cui ho cercato di informarmi, sono d'accordo con Piloni sul fatto che l'origine dell'inquinamento di Crema non sta tutto a Crema, e quindi ha bisogno per andare verso una soluzione, o almeno un attenuamento, di una politica su scala più ampia di quella di un comune o di un singolo territorio. Sono d'accordo, dicevo, rispetto ad alcuni inquinanti. Penso al PM10. Il blocco del traffico (chiamiamolo così poi bisognerebbe ragionare anche su quale tipo di blocco, sul blocco di che cosa esattamente) influisce quasi niente. Diverso è il ragionamento per esempio sul monossido di carbonio in cui rispetto a questo elemento invece il blocco del traffico ha effetti apprezzabili sulla qualità dell'aria in termini locali. Quindi in realtà qualcosa si può fare anche già rispetto al traffico automobilistico.

Un'altra considerazione che dobbiamo mettere sul piatto è il fatto che ci riferiamo (anche lei nella sua risposta mi pare che abbia fatto cenno) al modo diverso di vivere il centro. Io sono d'accordissimo, però Crema non è solo il centro, quindi c'è un ragionamento da fare anche sulle fasce esterne al centro. Sarebbe interessante fare una ricognizione dell'effetto di diversi tipi di blocco delle auto, non so se per targhe, per fasce orarie, per tipi di automobili. Sono tutte tipologie di intervento che nel corso degli anni, non solo a Crema, si sono sperimentate. Peccato (magari mi sbaglio ma non credo) che manchi una rilevazione quantitativa degli effetti dei diversi interventi, quindi diventa difficile anche scegliere quale tipo di intervento fare. Credo che questa sia una cosa da mettere in conto come lavoro futuro.

11 multe, se non ho sentito male. Non vorrei che venisse male interpretato perché io ho il massimo rispetto per il lavoro della Polizia Locale che fa forse molto di più e con molto impegno tutto quello che è nei suoi compiti e anche oltre. Tuttavia devo rilevare la risposta che mi è stata data "Noi non sappiamo come risponderle". In particolare rispetto a una deroga presente nell'ordinanza, in particolare quella che dice che sono derogati dal divieto di circolazione i veicoli con a bordo almeno tre persone (carpooling). Questo ha confuso gli uffici che non mi hanno saputo rispondere se io potessi andare in giro con i figli in macchina.

Al di là della singola tipologia di deroga, mi sembra indicativo del fatto che sia difficile far applicare un'ordinanza se non si sa in che casi si può derogare.

Abbiamo un problema e ce l'abbiamo grosso come una casa. Guardate, io dico al di là dell'atto politico, diciamo così, che in questo momento rivesto. E' chiaro che la forza politica che qui rappresento esprime verso il tema dell'ambiente una particolare sensibilità, ma mi interessa poco farne una questione di bandiera perché è un problema che abbiamo tutti quanti. Tutti quanti respiriamo quest'aria e quest'aria è malata, perché se è vero che il limite è di 50 microgrammi, probabilmente è già a 20 che comincia a fare male. Quindi se contassimo i giorni in cui si sfonda la soglia dei 20 microgrammi, probabilmente avremmo la stragrande maggioranza dei 365 giorni all'anno. Quindi abbiamo un problema che deve essere affrontato. Io sono contento di quello che ha fatto questa Amministrazione, ma credo che l'impegno in questo senso vada implementato e vada potenziato. E' quello che io ho già avuto occasione di dire durante la discussione del bilancio cioè abbiamo preso in mano (lo dico in tutta onestà) questo problema, ci abbiamo provato, abbiamo attivato il protocollo che non era obbligatorio, che ha delle limitazioni. Abbiamo fatto le piste ciclabili, abbiamo fatto tutte le iniziative che lei ha citato prima, ma non basta. Abbiamo ancora un pezzo di strada da fare e quindi l'idea di questa interrogazione è quella di puntare l'attenzione su questo tema che davvero non può più essere considerato secondario.

Ribadisco, non sono qua a fare per forza di cose l'ambientalista o l'ecologista di turno, ma semplicemente prendo atto del fatto che la situazione è critica, la situazione, di cui la qualità dell'aria è una percentuale, è un piccolo pezzo del tema più grande. E' una situazione che fa ammalare la gente, probabilmente la fa anche morire e quindi non possiamo stare indietro su questo tema.

Qui devo esprimere probabilmente un parere, una soddisfazione o meno. Io sono soddisfatto perché abbiamo lavorato in questi cinque anni in questa direzione, ma lo scopo di questa interrogazione era ed è "Facciamoci ancora più carico di questo tema, portiamolo avanti!". Adesso entriamo, o siamo già, in campagna elettorale e questo deve diventare un nostro cavallo di battaglia perché siamo stati l'Amministrazione che ha più preso in mano questo fondamentale tema che però è talmente grave e talmente pressante da non essere più neanche appannaggio di un lato solo del quadro delle forze politiche. Certo io mi fregio di far parte dell'Amministrazione che un pezzo di lavoro l'ha già fatto.

Non dobbiamo fare nemmeno uno sforzo probabilmente di innovazione particolare, nel senso che le esperienze ci sono, funzionano, non risolvono il problema ma lo attenuano di parecchio. Il pezzo che noi non possiamo fare è quello relativo, come diceva lei, alla necessità di una politica ecologica di più ampio respiro, è proprio il caso di dirlo, però abbiamo ancora un margine di intervento che dobbiamo cercare di riempire e io lavorerò in questo senso. Grazie.

Il Presidente procede alla nomina degli scrutatori nelle persone dei Consiglieri Mombelli Pietro, Guerini Sebastiano e di Feo Christian.

La votazione è favorevole unanime.

Si passa al primo punto iscritto all'ordine del giorno.

DELIBERA N.17 "Approvazione verbale n. 20 della seduta consiliare del 20 dicembre 2016".

IL CONSIGLIO COMUNALE

Visto l'art.53 del vigente Regolamento del Consiglio Comunale approvato con delibera consiliare n.62 del 28.10.2008 modificato con delibere consiliari n.48 del 22.06.2010,n.69 del 24.09.2012 n.52 dell'08.07.2013 e n.41 del 18.05.2015;

Visto il verbale n 20 del 20.12.2016 allegato alla presente deliberazione;

Preso atto dei pareri riportati in calce (***) espressi sulla presente proposta di deliberazione, ai sensi dell'art.49 del D.Lgs.n.267 del 18.08.2000;

E' fuori dall'aula il consigliere Torazzi.

Con voti favorevoli n.20, espressi in forma palese per alzata di mano;

DELIBERA

Di approvare il verbale n.20 del 20 dicembre 2016

PRESIDENTE. Avremmo da trattare in questo momento l'Adozione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile.

Chiede la parola il Consigliere Giossi.

Consigliere Gianluca Giossi (PARTITO DEMOCRATICO)

Volevo chiedere (ho già sentito i Capigruppo di maggioranza e minoranza) se era possibile fare un'inversione dell'ordine del giorno perché il PUMS probabilmente avrà una sua discussione che potrebbe portare un po' avanti nell'orario.

Chiedo quindi se possiamo anticipare il piano dei cimiteri che ha già avuto un iter molto dettagliato e puntuale. Probabilmente è una cosa abbastanza snella e veloce e poi passeremo a trattare il PUMS.

Presidente. C'è questa richiesta da parte del Consigliere Giossi. Qualcuno vuole esprimersi pro o contro a questa inversione? Nessuno, quindi ritengo che ci sia un consenso sulla proposta fatta. Metto in votazione la proposta di inversione dell'o.d.g..

La votazione è favorevole unanime.

DELIBERA N.18 "Approvazione Piano Regolatore Cimiteriale (PRC)"

Il Presidente sottopone all'attenzione del Consiglio Comunale l'approvazione del Piano Regolatore Cimiteriale (PRC). Dà la parola all'assessore Piloni per la presentazione.

Assessore Matteo Piloni

Ringrazio i Consiglieri per aver accolto la richiesta dell'inversione, semplicemente per poter dedicare poi al PUMS il resto del Consiglio Comunale.

Per quanto riguarda il Piano Cimiteriale ricordo che lo scorso luglio abbiamo portato la presentazione nella sua interezza all'attenzione del Consiglio Comunale. Era la fase dell'adozione e il Consiglio Comunale quindi ha deliberato l'adozione. Sono abbondantemente trascorsi, perché siamo a febbraio, i tempi per l'approvazione che portiamo all'attenzione del Consiglio stasera. Quindi stasera si tratterebbe (utilizzo il condizionale) della ratifica di una decisione già presa in una discussione affrontata lo scorso luglio, per l'esattezza il 6 di luglio.

Qual è l'unica differenza rispetto a luglio dello scorso anno? E' che stasera con l'approvazione si conclude l'iter del piano cimiteriale. Non vi è alcuna modifica dal punto di vista sostanziale rispetto al piano che abbiamo presentato, ma sono pervenuti poi i pareri che sono stati chiesti, e che comunque dovevano pervenire, da parte di ARPA e ASL. Sono pareri di cui volevo dirvi alcuni passaggi, pareri nei quali in entrambi i casi, sia per ARPA, che per altro ASL, sono assolutamente favorevoli rispetto al piano cimiteriale. Ovviamente sia ARPA che ASL mettono sul tavolo alcune prescrizioni che però non vanno a modificare la sostanza del Piano, ma sono prescrizioni o meglio osservazioni che puntualizzano alcuni passaggi. Faccio degli esempi. Per quanto riguarda l'ARPA, si fa riferimento per esempio che al cimitero di San Bernardino, nel

momento in cui sui quattro cimiteri sono previsti degli ampliamenti, al cimitero di San Bernardino ci sono le aree agricole. Sapete che nel frattempo c'è tutta la discussione sulla legge regionale sul consumo di suolo e quindi ARPA fa rilevare, nel momento in cui vi fossero le condizioni per l'ampliamento del cimitero di San Bernardino, secondo il piano cimiteriale, di tenere in considerazione la legge regionale del 2014 sul rispetto del suolo. Oppure gli ampliamenti previsti per il cimitero sempre di di San Bernardino che devono osservare l'ampiezza minima di 50 metri per le zone di rispetto cimiteriale, piuttosto che deve essere predisposto in conformità alla legge regionale del 2004 la relazione geologica, idrogeologica e sismica allegata al PGT vigente.

Non voglio farvela più lunga di quanto già l'abbia fatta. Sono prescrizioni di questo tipo per quanto riguarda l'ARPA. Per quanto riguarda l'ASL, sempre dando un giudizio favorevole all'intero piano cimiteriale, si evidenziano alcuni passaggi. Per esempio la sala autopsia posta al cimitero di San Bernardino può essere usata a tale scopo solo se vengono garantiti alcuni requisiti di legge della delibera regionale 285 del '90. Quindi sono tutte osservazioni e prescrizioni in cui si dice "Quando prevedete nel piano ampliamenti di strutture di un certo tipo, mi raccomando, tenete presente quanto già è inserito nelle leggi regionali precedenti all'approvazione del Piano Cimiteriale relative appunto al consumo di suolo, ampliamento di determinate strutture, da un punto di vista sanitario, da un punto di vista ambientale, da un punto di vista urbanistico, eccetera.

Chiudo dicendo che con l'approvazione definitiva del Piano di stasera, da domani la città di Crema avrà finalmente un piano cimiteriale che, come ho detto, aspettava da tanto tempo.

E' il PGT dei cimiteri. I cimiteri sono un servizio molto importante per la città. Tengono conto anche del cambiamento, diciamo così della modalità di sepoltura, che viene utilizzata dai cittadini e quindi anche dell'incremento dell'utilizzo della cremazione.

Io credo che con questo Piano finalmente dotiamo la città di Crema di un PGT per quanto riguarda i servizi cimiteriali all'altezza dei bisogni dei nostri cittadini e soprattutto all'altezza dei tempi che stiamo attraversando, anche da un punto di vista del decoro del servizio cimiteriale che un'Amministrazione deve offrire ai cittadini.

Presidente. E' aperta la discussione. Chiede ed ottiene la parola il consigliere Arpini.

Consigliere Battista Arpini (SOLO COSE BUONE PER CREMA)

Ne abbiamo già parlato in precedenza. Confermerò a nome del nostro gruppo l'astensione, non tanto perché non si sia completamente d'accordo sull'adozione di un piano per i cimiteri, perché oltretutto risponde anche a un obbligo di legge e quindi ben venga il piano cimiteriale, però qualche perplessità nasce dal fatto che questo piano ventennale prevede cospicue risorse. Ricordo ad esempio 4.200.000 euro per il Cimitero Maggiore, 1.000.000 a testa per San Bernardino e Santa Maria, 200.000 euro per San Bartolomeo. Ecco sono risorse che sulla carta si fa presto a mettere, ma poi in pratica, anche se il piano è ventennale, bisogna cercare anche di attuarlo in tempi ordinari anche in mancanza di PGT. Invece vedo che in questo periodo sono abbastanza trascurati. Poi io ho la mia solita grossa riserva sul fatto che intanto la struttura ha una visione eccessivamente negativa, cioè ha una preoccupazione eccessiva sull'eventualità di dover allargare i cimiteri, mentre io noto che il cimitero continua a svuotarsi e si riempiono invece i campi di quelli rimessi a terra.

Insisto perché le rinnovazioni delle proroghe non abbiano un costo doppio rispetto al tempo ordinario, perché anche questa è una forma di raccogliere risorse. Non è agevolare, ma non vessare con un costo doppio potrebbe favorire l'utilizzo di questa possibilità e incrementare gli incassi, ma soprattutto dare maggior decoro perché una tomba tamponata con la sua lapide è meglio di quelle che vediamo svuotate dove magari residua una povera salma tra decine e decine di buchi e di piastre lasciate in qualche modo. Non parliamo di quelle tamponate a terra per acquisire sicurezza, come ho evidenziato al geometra Redondi. La soluzione, diciamo da ripostiglio è dir poco, per usare un termine che può far capire che non è adeguata.

Quindi per questi piccoli aspetti, se volete, che però diventano sostanziali, noi ci asterremo.

Consigliere Renato Stanghellini (RIFONDAZIONE COMUNISTA)

Come abbiamo già espresso l'altra volta, noi siamo favorevoli a questo Piano per due motivi. Finalmente ci sarà un inceneritore anche a Crema. Avevamo anche detto che dovevamo mettere una penale per chi fa le tombe di famiglia, perché l'assurdo in Italia è che uno deve vivere altri 500 anni dopo la morte.

Io vorrei chiedere a Piloni perché ancora oggi dobbiamo fare delle tombe di svariate centinaia di euro e invece non si fanno sul tipo inglese o americano a terra con una crocetta e tutti uguali.

Devo dire che ancora una volta dobbiamo sopperire alla mentalità che noi dovremmo vivere 500 anni anche dopo morti. Come dichiarazione di voto siamo favorevoli. Grazie.

Nessun altro Consigliere avendo chiesto la parola, il Presidente mette in votazione la seguente delibera;

IL CONSIGLIO COMUNALE

RICHIAMATA la delibera n. 2016/00044 del 06.07.2016 con la quale il Consiglio Comunale ha adottato il Piano Regolatore Cimiteriale, ai sensi dell'art. 9 della L.R. 22/2006 e s.m.i.;

DATO ATTO che il Piano Regolatore Cimiteriale ai sensi dell'art. 14 della L.R. n. 12/2005 e s.m.i. è stata depositata in libera visione al pubblico per la durata di 15 giorni consecutivi a decorrere dal 18.07.2016 sino al 01.08.2016 per consentire agli interessati di prenderne visione e di presentare, entro i 15 giorni successivi alla scadenza del deposito (16.08.2016), le osservazioni;

DATO ATTO che, a norma del R.r. 6/2004 'Regolamento in materia di attività funebri e cimiteriali', art. 6.e s.m.i. è stata trasmessa la documentazione costituente il Piano Regolatore Cimiteriale all'A.R.P.A e all'ATS Val Padana, per la formulazione del parere di competenza;

CONSIDERATO che nei successivi 15 dalla data di scadenza del periodo di deposito per le osservazioni (16.08.2016) non sono pervenute istanze al protocollo;

VISTI i pareri favorevoli con prescrizioni espressi dagli Enti competenti pervenuti;

- parere di ARPA Lombardia, pervenuto con PEC n° 42.749, il 02.09.2016;
- parere A.S.L., pervenuto con prot. gen. 50.169, il 10.10.2016

DATO ATTO che le prescrizioni recepite dai pareri pervenuti di ARPA e ATS Val Padana non comportano modifiche sostanziali al piano, ma trattasi di semplici precisazioni ora recepite negli elaborati predisposti per l'approvazione definitiva del Piano Regolatore Cimiteriale;

VISTI gli elaborati relativi al progetto in esame;

VISTI:

il Titolo VI del Testo Unico delle Leggi Sanitarie n. 1265/34,
il D.P.R n. 285/90 Capo X "Costruzione dei cimiteri piani cimiteriali. Disposizioni tecniche generali",
la L.R. 22/2003 Norme in materia di attività e servizi necroscopici, funebri e cimiteriali;
il Regolamento Regionale in materia di attività funebri e cimiteriali 06/2004;
il D.Lgs. n.267/2000;
(sono fuori dall'aula i Consiglieri Gramignoli e Torazzi)

Con voti favorevoli n. 16 astenuti n. 3 (Patrini, Arpini, Agazzi), espressi in forma palese per alzata di mano;

DELIBERA

DI APPROVARE, ai sensi dell'art. 9 della L.R. 22/2006 e s.m.i. il Piano Regolatore Cimiteriale Comunale redatto dagli uffici dell'Area Pianificazione e Gestione del Territorio composto dai seguenti elaborati, parte integrante della presente delibera:

- 01 - Bacino di riferimento dei forni crematori;
 - 02 - Localizzazione dei cimiteri all'interno del territorio, vie di accesso e fasce di rispetto;
 - 03 - Cimitero Maggiore - Categorie funzionali dello stato di fatto;
 - 04 - Cimitero di S. Bernardino - Categorie funzionali dello stato di fatto;
 - 05 - Cimitero di S. Maria - Categorie funzionali dello stato di fatto;
 - 06 - Cimitero di S. Bartolomeo dei Morti - Categorie funzionali dello stato di fatto;
 - 07 - Cimitero Maggiore - Categorie funzionali di progetto;
 - 08 - Cimitero di S. Bernardino - Categorie funzionali di progetto;
 - 09 - Cimitero di S. Maria - Categorie funzionali di progetto;
 - 10 - Cimitero di S. Bartolomeo dei Morti - Categorie funzionali di progetto;
 - 11 - Estratti catastali dei cimiteri comunali con individuazione perimetro cimiteriale e aree adiacenti di proprietà comunale;
- Allegato A - Relazione tecnica;

Allegato A1 – Relazione tecnica modifiche comparative a seguito dei pareri di A.R.P.A. e all'ATS Val Padana;

Allegato B - Norme Tecniche Attuative;

Allegato C - Relazione geologica a supporto del piano regolatore cimiteriale.

DI DARE ATTO che le previsioni contenute nel presente Piano avranno valore di linee guida e che gli interventi relativi alle strutture cimiteriali saranno attuati sulla base di progetti specifici, in funzione delle risorse finanziarie disponibili;

DI DARE ATTO che il Piano Regolatore Cimiteriale assume efficacia dalla data di pubblicazione dell'avviso di approvazione definitiva sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia;

DI DARE ATTO INFINE che il Responsabile del Procedimento, il quale curerà tutti gli adempimenti conseguenti, è il Dirigente dell'Area Pianificazione e Gestione del Territorio del Comune di Crema.

DELIBERA N.19 “Approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)”

Il Presidente sottopone all'attenzione del Consiglio Comunale l'adozione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS). Dà la parola all'Assessore Bergamaschi per l'illustrazione.

Assessore Fabio Bergamaschi

Io mi aiuterei con delle slide nella presentazione di un documento particolarmente tecnico, dopodiché cercherò di essere anche piuttosto stringato perché questo è un passaggio ulteriore che facciamo in Consiglio Comunale e nemmeno sarà l'ultimo perché il meccanismo di approvazione di questa documentazione inedita per la città di Crema, comunque innovativa anche sul piano nazionale, prevede un iter piuttosto corposo e articolato anche in ragione della volontà di attuare un percorso partecipativo che ripercorra un po' quelle che sono le fasi di approvazione del Piano di Governo del Territorio attraverso un meccanismo che porterà oggi, se i rispettabili Consiglieri lo vorranno, all'adozione di questo documento, all'apertura di una fase di ascolto della cittadinanza, quindi non solo da parte dei portatori di interesse che già sono stati consultati ripetutamente, sia in tavoli tematici, come per quanto riguarda la logistica delle merci urbana, con le associazioni di categoria in compagnia dell'Assessore Saltini, ormai già un paio d'anni fa, sia in seno all'Osservatorio della Mobilità dove appunto siedono i portatori di interesse, quindi quei soggetti qualificati come l'agenzia, il TPL, la FIAB, i rappresentanti dei pendolari, dove già si sono condivise delle valutazioni.

E' stato effettuato un passaggio chiaramente in Commissione Ambiente Territorio e quindi siamo in questa fase di adozione della documentazione. Avremo poi anche modo di dare notizia pubblicamente di questa apertura di una finestra di 30 giorni così che qualsiasi cittadino, senza bisogno di essere particolare portatore di interesse, possa presentare il proprio parere preventivo all'approvazione che comporterà un nuovo passaggio in Consiglio Comunale.

Cercherò di essere il più rapido possibile anche perché alcune di queste tematiche sono già state affrontate qualora abbiamo presentato le linee di indirizzo di approvazione del Piano di Governo del Territorio.

Ripetiamo molto velocemente come appunto si tratti del primo strumento di pianificazione del traffico con questo approccio innovativo caratterizzato dal tema della sostenibilità ambientale. I Piano urbano del traffico sono strumenti ormai consolidati, con un approccio molto tecnico e quasi esclusivamente numerico.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile in realtà offre un approccio olistico, quindi una visione d'insieme, la capacità di raccordare degli strumenti di pianificazione anche territoriale di scala sovra comunale. Quindi si cerca di andare a calare la realtà cremasca, così come peraltro credo sia logico debba essere, all'interno di un contesto territoriale nel quale devono instaurarsi le relazioni connesse alla mobilità. Quindi mobilità intesa con un accento particolare sul tema dell'intermodalità, quindi auto tra sistemi di trasporto auto/bici, auto/auto pulita, auto/bus, auto/piedi.

Chiaramente il PUMS è uno strumento di pianificazione anche che viene stimolato dalle best practices europee.

Quindi quali sono gli obiettivi dello strumento in generale e dello strumento che pensiamo per Crema?

- Garantire appunto a tutti i cittadini delle opzioni di trasporto che permettano l'accesso alle destinazioni servizi chiave, quindi uno strumento socialmente inclusivo;

- il miglioramento delle condizioni di sicurezza sulle quali l'Amministrazione già ha lavorato perché rispetto al tema non è mai finito il lavoro da mettere in campo;

- la riduzione dell'inquinamento. Appunto collegandomi a quanto detto dall'Assessore Piloni, confermo come sia fondamentale lo strumento di pianificazione. Credo sia illusorio pensare di poter risolvere nel microcosmo cremasco alcuni problemi di portata ben superiore a quella territoriale. E' anche chiaro che da qualche parte bisognerà pur iniziare. E' chiaro che Crema cerca di fare la propria parte

all'interno di un contesto auspicabilmente esteso poi a livello regionale. So che anche altri Comuni limitrofi, tra cui Cremona, quindi il capoluogo provinciale, si stanno attrezzando in questo senso;

- migliorare l'efficacia e l'economicità del trasporto di persone e merci;
- contribuire a migliorare l'attrattività del territorio.

Questa slide illustra un po' il meccanismo circolare che insiste appunto sul tema della partecipazione quindi un'iniziativa si pubblica, ma che si condivide poi con tutti gli stakeholders e i portatori di interesse.

In questa slide si fa riferimento alle differenti caratterizzazioni appunto dell'approccio tradizionale della pianificazione dei trasporti e il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, che mette al centro appunto le persone e non il traffico, ha come obiettivo principale sia l'accessibilità ma anche in generale il miglioramento della qualità della vita, atteso come le modalità di spostamento dei cittadini giochino un ruolo fondamentale proprio per la qualità della vita stessa. Ha quindi come obiettivo anche lo sviluppo delle varie modalità di trasporto con soluzioni integrate per generare anche soluzioni efficaci ed economiche.

E' un piano di breve e medio termine ma in un'ottica di strategia di lungo termine, cioè si offre con questo strumento una visione di lungo termine della pianificazione della mobilità territoriale. Il tema della mobilità si inserisce nell'ambito anche di tutti gli investimenti infrastrutturali.

Sappiamo che chiaramente sono tematiche di lunga gittata però appunto la portata innovativa di questo strumento è quella di porre delle basi, delle soluzioni, non vincolanti. Sono degli strumenti offerti all'Amministrazione pubblica, offerti anche alla prossima Amministrazione per attuare delle valutazioni circa gli scenari del futuro del trasporto interurbano e soprattutto extra urbano.

Chiaramente siamo partiti dall'analisi dell'esistente con una gerarchizzazione delle strade, come dicevamo, con un raccordo con il Piano di Governo del Territorio, (tutte soluzioni che già sappiamo e sulle quali non ritorno), quindi il prolungamento della Gronda, un miglioramento dei sistemi tangenziali, il miglioramento dell'accessibilità anche e soprattutto da nord del territorio.

Abbiamo fatto riferimento a tutti gli strumenti esistenti, a partire dal piano parcheggi che è stato anche la base delle analisi delle valutazioni della gara di smart parking, che appunto è già in corso sebbene pende ancora (speriamo per poco) un giudizio di fronte alla giustizia amministrativa, però si fa riferimento a uno scenario che è consolidato nel tempo quindi al Piano Parcheggi che già 10 anni fa disegnava uno scenario per il centro cittadino volto alla tutela di quest'area più riposta della città, dettando delle regole appunto per il turnover degli stalli e il miglioramento dell'accessibilità.

Un dato fondamentale credo sia questo. E' stata fatta una valutazione chiaramente di quelli che sono i flussi di traffico di attraversamento cittadino. Mi preme sottolineare come appunto sia stata l'occasione questa per poter aggiornare i dati ormai vetusti e ovviamente non più reali che risalgono addirittura al 1989. Quindi, se non per singole situazioni, Crema dal 1989 non aveva più il polso della situazione di quella che era la situazione del traffico cittadino.

Vediamo come dal 1989 ad oggi emergono fondamentalmente due dati. Il primo dato è piuttosto confortante, il secondo tutt'altro. Il dato confortante è che la pressione del traffico dai tempi non è particolarmente incrementata: c'è un incremento del 2% ampiamente inferiore rispetto alla media che si è avuta in un lasso di tempo paragonabile in altri centri urbani comparabili con città di medie e piccole dimensioni come la città di Crema. Quindi gli strumenti ordinari della pianificazione del traffico hanno dimostrato come si è riusciti nel tempo a governare l'accessibilità senza picchi di flussi di traffico.

Dall'altro lato, e questo è il dato tutt'altro che confortante, vediamo come dal 1989 ad oggi la ripartizione modale, cioè la scelta dei cittadini, degli utenti, di come spostarsi è rimasta sostanzialmente appiattita e abbiamo un 65% degli spostamenti che continua ad avvenire. E' un dato pressoché comparabile con la mobilità privata cioè con l'auto privata. Quindi la vera sfida che si propone a questo PUMS credo debba essere la sfida principe di ogni prossima Amministrazione nel decennio che ci attende, e credo debba essere quella di cercare un po' di spodestare da questo ruolo principe l'auto privata e quindi poter attuare una ripartizione modale sul trasporto pubblico, sui sistemi di shering, che tra l'altro ci stiamo accingendo ad introdurre fattivamente nei prossimi mesi con la gara di Crema 2020. La vera sfida quindi è quella di spostare la ripartizione modale più a favore di modalità di trasporto pubblico, perché è pubblico e perché è fondamentalmente ecologico.

Sono stati studiati i coefficienti di occupazione dei parcheggi. Adesso non sto qua a scendere nel dettaglio dei dati, comunque da una rappresentazione emerge come non vi siano particolari criticità da questo punto di vista nel livello di occupazione dei parcheggi. Riferendosi appunto al tema dei parcheggi della mobilità privata soprattutto diretta al centro, quanto va sottolineato è il fatto come, ricollegandosi al tema della tutela ambientale, molte delle emissioni inquinanti, si stima il 30% delle emissioni inquinanti della circolazione privata deriva dalla ricerca di parcheggio, quindi dalla difficoltà di trovare un posto auto libero, di non sapere dove trovarlo e quindi mettersi alla ricerca nelle vie cittadine. Questo è un tema che non solo il PUMS affronta ma è affrontato nella gara di Crema Smart parking dove tutti gli stalli, come ben sapete, verranno sensorizzati tramite app o pannelli a messaggio variabile e potranno comunicare all'utente dove trovare parcheggi liberi quindi dirigersi direttamente alla meta.

Un tema fondamentale chiaramente è quello della mobilità dolce. E' stata sviluppata una rete di

riammagliamenti anche dei percorsi esistenti con l'obiettivo chiaramente di ricollegare la città con tutti i centri limitrofi, ma poi ci si pone anche il tema dei collegamenti urbani. Su questo devo dire che è stata straordinaria la collaborazione della Federazione Italiana Amici della Bicicletta che ci ha offerto anche una documentazione da utilizzare, da poter spendere nella predisposizione di questa documentazione.

Quindi queste sono le criticità e i temi dei macrosistemi. Una pressione del traffico che è diminuita solo virtualmente, quindi è stabile appunto nei 25 anni, come dicevamo prima, un traffico prevalentemente comunale (93%). Un dato positivo sui parcheggi ma con l'opportunità di mettere in discussione appunto il tema dell'attestamento, il sistema dell'accessibilità alle parti centrali.

Il tema della sicurezza stradale, chiaramente importante: c'è stata una riduzione del 9% durante il decennio, ma sappiamo come il lavoro da fare sia ancora molto, nonostante anche i recenti interventi che abbiamo attuato come Amministrazione un paio d'anni fa. Il tema che dicevamo prima: il ruolo dei mezzi di trasporto che non siano l'auto privata, quindi il credere nelle alternative della ripartizione modale.

Un focus chiaramente, lo vedremo dopo nel piano particolareggiato Ombriano/Sabbioni, su questi due quartieri periferici ma estremamente popolosi rispetto ai quali deve essere garantito un collegamento privilegiato rispetto al centro cittadino con un modello di accessibilità secondo noi auspicabilmente differente dove il 50% del traffico Ombriano/Sabbioni è un traffico di attraversamento di chi viene da fuori e non deve recarsi a Ombriano/Sabbioni ma viene dalla fascia ovest del Cremasco per accedere al centro cittadino. Addirittura per bypassare la città decide di percorrere, inquinando, quelle che sono le zone più residenziali.

Il tema appunto della smart mobility è un focus sulla visione che si ha del centro storico della città. Sono stati valutati appunto dei punti di forza e dei punti di debolezza.

Salto questi temi giusto per non essere troppo prolisso anche perché li abbiamo già visti in diverse volte nella fase di elaborazione delle linee di indirizzo.

Questa è una slide che ci aiuta a rappresentare un po' la città che immaginiamo, una città dove nella parte più centrale vedete dei totem, che non sono altro che quei sistemi di infomobilità di cui abbiamo parlato nel sistema di Crema smart parking.

Dopodiché i grandi temi sono quelli della creazione di porte. Per ridisegnare il sistema dell'accessibilità cittadina ci si deve immaginare un traffico che non penetra più nella zona centrale più riposta della città, ma delle zone di interscambio, quindi una porta a nord, una porta a ovest, una porta a sud, sfruttando ovviamente quelli che sono gli spazi che l'urbanistica cittadina consente. La porta a nord, dove c'è la zona della stazione, che per definizione si presta a questo tema dell'intermodalità, dove c'è già il parcheggio della buca che eventualmente si può pensare di potenziare. Una porta a ovest nel lato del parcheggio del Famila, quindi dove ci sono dei grandi bacini per intercettare la mobilità privata. Una porta a sud su tutta l'asta di Via Libero Comune che, come ben sappiamo, è un grande catalizzatore di flussi di traffico. La sfida è quella di creare attraverso queste porte dei punti di interscambio dove poter attestare con l'auto privata e intercettare delle modalità di trasporto che conducano in centro storico in modo sostenibile o con navette (anche se ovviamente si apre il tema della copertura economica) e con i sistemi di bike sharing che per definizione sono a costo assolutamente contenuto anche per l'utenza. Quindi la parola chiave è appunto quella del tema della intermodalità.

Direi di soffermarci su questo. Il primo scenario obiettivo riguarda il progetto di Crema 2020. Rapidissime pennellate perché ne abbiamo parlato diffusamente. Siamo in fase di gara, dovremmo giungere in tempi ragionevolmente brevi anche alla cantierizzazione. Questa è la rappresentazione forse più compiuta del concetto dell'intermodalità cioè la capacità di creare all'interno del polo della stazione un processo di rigenerazione urbana, quindi anche riqualificazione da un punto di vista urbanistico, che possa creare un perno della mobilità cittadina, quindi un punto dove l'utente possa recarsi e scegliere liberamente, con un'integrazione anche tariffaria e non solo modale, quale mezzo di spostamento prendere. Quindi una stazione dei pullman a fianco della stazione, poter trovare un sistema di bike sharing con sette stazioni in città che coprono i punti principali di interesse per quanto riguarda appunto l'interesse pubblico e anche delle stazioni per il car sharing pensato in un'ottica extraurbana. Non immaginiamo un car sharing free floating che può funzionare soltanto nelle grandi metropoli. Free floating significa che la prendi dove vuoi e la parcheggi dove vuoi. Invece ci immaginiamo il car sharing elettrico, un car sharing contenuto numericamente, quindi magari un paio di auto elettriche che però si possono prendere a Crema e possono essere utilizzate in dialogo con il servizio di car sharing che esiste anche nelle altre città e soprattutto nei punti di interesse della mobilità, ovvero negli aeroporti e nelle stazioni dell'alta velocità. Devo spostarmi da Crema a Malpensa per motivi di lavoro, piuttosto che di svago, non ci vado con l'auto privata, non devo farmi accompagnare, non devo noleggiare ma prendo la macchina del car sharing elettrico e la lascio nei punti di interesse. Se la parte tecnica vuole, questo è un risultato particolarmente vicino perché già finanziato, quindi potremmo attuarlo già nei prossimi mesi.

Un punto forse marginale, ma non troppo, del PUMS è anche il focus sul centro storico per il quale si è optato per una soluzione più flessibile e duttile di quello che è l'attestamento dei residenti nelle fasce 3 e 2 della città, quindi delle fasce sud. Valutando come ci fosse una penuria di stalli di sosta dedicati ai residenti nella fascia 2, si è optato per ritagliare quest'area grigia che trovate in basso della fascia 3 per poter

consentire un uso promiscuo per i residenti, sia della fascia 2, sia della fascia 3. Quindi ampliare e rendere più flessibile il sistema della sosta per i residenti.

Un altro punto qualificante sul quale avevamo ben nutrito delle aspettative, purtroppo non concretizzatesi nell'arco del mandato perché obiettivamente l'obiettivo è impegnativo, è quello del progetto dell'Ecologista, quindi il trasporto ecologico delle merci. Sappiamo che esistono poche, molto poche, esperienze virtuose e abbiamo cercato di trarre ispirazione. Credo che questo debba rimanere un obiettivo per la città, quindi la possibilità magari anche a partire da una regolamentazione più stringente con strumenti più ordinari per l'accesso al centro storico con mezzi di trasporto inquinante, ma è chiaro che l'obiettivo debba essere più alto ed è quello di creare un polo chiamato Ecologista dove i trasportatori possono condurre in un polo esterno al centro storico le merci per poi essere condotte anche in questo caso con navetta nella parte più fragile della città. Anche in questo caso parliamo di navetta, non più per le persone ma per le merci. E' un progetto complesso sul quale però credo valga la pena di investire quanto meno una fase di studio di approfondimento e di valutazione.

A proposito di centro storico e di accessibilità dei mezzi, dei furgoni, chiaramente c'è il tema del presidio elettronico informatico della ZTL. Oggi sappiamo essere particolarmente elusa perché senza un presidio informatico non si può chiedere nemmeno alla Polizia Locale di fare degli straordinari su questo tema, essendo ampiamente impegnata su altri fronti. Quindi un obiettivo fondamentale per attuare la smart mobility è quello anche di presidiare elettronicamente i varchi del centro storico. Questo è il sistema infomobility per Crema cui abbiamo fatto cenno prima con i totem e i pannelli a messaggio variabile.

Parliamo quindi di alcuni temi più localizzati. Credo di essere verso la fine.

Il PUMS chiaramente ha disegnato una strategia complessiva globale. Di questo penso vada dato particolare merito anche all'ingegner Percudani e alla capacità che ha potuto mettere in campo l'esperienza sul territorio cremasco maturata da decenni. Dopodiché, su input dell'Amministrazione, lo studio si è concentrato anche su temi più circoscritti, ma comunque di portata cittadina, quindi andando a concentrarsi sui cosiddetti piani particolareggiati. Il primo è quello di San Bernardino e il tema è quello di promuovere un sistema di accessibilità agli spazi centrali che impediscano, o che disincentivino quantomeno, l'attraversamento chiamiamolo improduttivo del quartiere, ovvero devo muovermi da un punto A al punto C, non passo dal punto B ma lo bypasso perché non devo recarmi al punto B, quindi non devo andare a inquinare ed intasare con flussi di traffico il punto B. E' questo lo scenario che invece succede a Ombriano/Sabbioni e a San Bernardino dove abbiamo dei dati molto eloquenti sul traffico di attraversamento che crediamo debbano essere governati in altro modo puntando su quelle che sono le linee di tangenza alla città. E' il concetto, anche volendo vedere, elementare basilare delle tangenziali. Quindi ci si immagina di predisporre dei varchi elettronici di presidio uno dal lato di San Bernardino, appunto nella zona che possiamo chiamare ex Mantovani, comunque diciamo al confine con il Comune di Offanengo, l'altro nella zona di Via Lodi a Ombriano. I varchi possono essere liberamente attivati a discrezione dell'Amministrazione anche in relazione magari a momenti di particolare emergenza, appunto momenti di alto tasso di inquinamento o determinate fasce della giornata, piuttosto che la possibilità di escludere dall'attraversamento soltanto determinate tipologie di mezzi di trasporto, come i mezzi pesanti. Quindi si immagina di convogliare il traffico proveniente dalla fascia est, quindi Offanengo, Romanengo, tutta la fascia bresciana, sulla Serenissima, Via Libero Comune, attestarsi sulla cosiddetta porta sud della città, quindi la zona di Via Libero Comune che necessita (poi lo vediamo in una slide particolare) anch'essa di riqualificazione e di disingolfare quel tratto particolarmente impegnativo della viabilità cittadina che è l'ingresso di Piazzale Rimebranze da parte di Via Cadorna. Qua c'è un'esemplificazione di come potrebbe avvenire, quindi la realizzazione di un varco elettronico che in determinate fasce orarie indica un semaforo rosso per determinate tipologie di utenti.

Un altro tema legato a questo è quello che riguarda l'area di Via Enrico Martini che sappiamo essere un nervo scoperto della viabilità cittadina, una soluzione quella attuata dalla precedente Amministrazione che sappiamo bene ha incontrato parecchie resistenze da parte dei residenti del quartiere. L'Amministrazione presente si è fatta carico di valutare uno scenario alternativo e la risposta è appunto affermativa con la realizzazione di una duplice rotatoria. Il sottopasso di Via Martini e la realizzazione di una rotatoria in prossimità di questa intersezione, la realizzazione di una micro rotatoria, lo chiamano 'bottone', fondamentalmente sormontabile con rialzamento di tutto l'incrocio in prossimità dell'intersezione tra Via Cadorna e Via Cremona è una soluzione che dovrebbe incontrare non soltanto un via libera a un semaforo verde da parte tecnica, evidentemente già avvenuto se presentato nel PUMS, ma anche un favore da parte dei residenti. Questo è lo scenario speculare col Piano d'Area Ombriano/Sabbioni dove emerge chiaro un dato evidenziato dalle due cifre contornate di nero, che fa emergere come la viabilità di Via Milano sia paragonabile a quella di Viale Europa. Abbiamo 1.776 passaggi orari in Via Milano, in determinate fasce della giornata, e in Viale Europa abbiamo un dato sostanzialmente analogo, cioè inferiore di una decina. Cosa vuol dire? Quello che dicevamo prima cioè che una cospicua fetta di utenza utilizza Viale Europa com'era il viale Europa probabilmente di parecchi decenni fa, dove c'era uno scenario urbanistico anche differente, quindi come strumento principe di collegamento con il centro storico o comunque con tutto il

resto dell'estensione del territorio comunale. Quindi il problema è quello delle sofferenze di Viale Europa, un problema che è sia di qualità della vita, appunto per i residenti, sia anche di sicurezza. Quindi è stato studiato il piano d'area Ombriano/Sabbioni dove si prevede uno strumento analogo cioè un presidio informatico con dei varchi elettronici in prossimità della rotatoria con la tangenziale di Via Lodi e uno in prossimità dell'attuale semaforo e, un domani auspicabilmente, una rotatoria di Via La Pira con l'obiettivo anche in questo caso di deviare i flussi di traffico in determinate fasce orarie sulle tangenti che sono appunto le strade di viabilità primaria quali Via Milano e ovviamente in primis la tangenziale. Quindi questo risponde al miglioramento della vivibilità dei quartieri. L'obiettivo è questo: spostare il traffico improduttivo (quello che non deve andare in quella sede) per le linee di tangenza rispetto ai quartieri che quindi dovrebbero migliorare in termini di vivibilità e non soltanto di qualità ambientale.

Questa è la rappresentazione dell'attuale semaforo di Via La Pira come potrebbe essere con la realizzazione di una rotatoria e del varco elettronico in questione.

C'è anche un approccio su Viale Europa da un punto di vista di riqualificazione urbana volta essenzialmente alla riduzione dell'incidentalità. Siamo già intervenuti grazie al finanziamento regionale di 350.000 euro all'anno nel biennio 2014/2015. Chiaramente il tema comunque che si è affrontato, io credo con successo, però si presenta perché la velocità non è sostenuta soltanto in prossimità di attraversamenti pedonali ma su tutta l'asta quindi la sfida è quella di creare un contesto più urbano e non più extraurbano come un tempo del Viale Europa con la realizzazione di quello che si chiama in linguaggio pseudo tecnico un biscotto centrale, quindi è una sorta di viale e controviale, a seconda dei sensi di marcia.

C'è stato un focus anche su Ombriano/Sabbioni in considerazione anche del peso specifico espresso in termini numerici da questi quartieri per quanto riguarda la riorganizzazione dei parcheggi con l'opportunità di una regolamentazione che significa una regolamentazione oraria attraverso il disco orario.

Altri focus dei piani particolareggiati si sono avuti sulla Via Boldori, un'altra via di accesso al centro cittadino, con un'ipotesi di riqualificazione che punta sulla realizzazione di un percorso ciclabile che non dovrebbe nemmeno essere particolarmente pesante per le casse comunali perché si ricaverebbe quasi esclusivamente in sede stradale, in sede propria. Quindi riteniamo che sia auspicabile anche attuare questo collegamento di prosecuzione poi con il collegamento della ciclabile per i Mosi.

E' stato attuato uno studio sulla viabilità di Via Cavalli e di Via Picco, questo su input da parte del Comitato dei residenti di Via Cavalli che hanno espresso ripetutamente (lo saprete anche dalle ricostruzioni della stampa) il desiderio di una maggiore tutela rispetto a quello che è lo scenario attuale e conseguente all'apertura del sottopasso di Via Indipendenza. Quindi su input dell'Amministrazione è stata presentata una proposta progettuale che studia anche ipotesi di sensi unici. Poiché la richiesta era di mettere a senso unico la Via Picco e la Via Cavalli, lo studio poi ha fatto emergere come non risulti auspicabile in una situazione del genere però si possa ipotizzare un senso unico quantomeno nella prima parte di Via Picco e di Via Cavalli fino all'incrocio con Via Bambini del mondo. Francamente è una soluzione tecnica in cui personalmente non credo. L'ho tenuta dentro al PUMS perché è comunque uno strumento di pianificazione non vincolante e quindi sono delle valutazioni sulle quali l'Amministrazione un domani può disporre. Non credo perché siamo appena intervenuti con la realizzazione di alcuni dossi, proprio su richiesta del Comitato dei residenti. Pare, a detta degli stessi residenti, che stia funzionando piuttosto bene per la moderazione del traffico quindi io immagino che lo scenario di Via Cavalli possa rimanere anche immutato. Comunque la soluzione proposta dallo Studio Percudani prevedeva la realizzazione di una pista ciclopeditone che sarebbe sì auspicabile ma che francamente fatico anche a immaginare con queste caratteristiche così a ridosso degli usci di casa. Diciamo che gli spazi offerti da Via Cavalli, diversamente da Via Boldori, non sono così agevoli da consentire una soluzione di questo tipo però viene offerta all'attenzione dell'amministrazione anche una simile ipotesi.

Infine, Via Libero Comune chiaramente è un nervo scoperto per ogni Amministrazione. Sappiamo essere l'asta dei servizi dove sono presenti servizi pubblici e servizi privati molto attrattivi in termini di utenza. E' una via che pertanto deve essere rivista sia dal punto di vista dell'accoglienza dei mezzi del trasporto pubblico locale, che necessitano di una maggiore sicurezza di spazi ad hoc, sia anche in questo caso in termini di riconfigurazione urbana degli spazi, perché è rimasta la vecchia Paullese anche nell'uso che se ne fa di collegamento alternativo alla tangenziale. Quindi anche in questo caso riteniamo auspicabile la previsione, oltre che di una ciclabile anche dall'altro lato di quella già esistente in Via Libero Comune, anche in questo caso la realizzazione di un'isola spartitraffico centrale di stalli idonei per i mezzi di trasporto pubblico locale.

Questi sono i bilanci e le aspettative in ottica di sostenibilità. Non sto a leggermi i numeri perché l'ho fatta sin troppo lunga, ma mi preme dire come questo forse sia il dato più importante. Questa è la slide che condensa quelle che sono le aspettative dell'amministrazione locale rispetto allo strumento che stiamo andando ad adottare in termini di miglioramento quindi non solo della qualità della vita ma soprattutto di miglioramento tangibile e stimabile in cifre della qualità ambientale con una riduzione del 24% del traffico del centro storico, con una riduzione sensibile in tonnellate/anno anche di tutti quelli che sono gli agenti inquinanti dei quali abbiamo discusso ampiamente anche in precedenza durante la seduta consiliare.

Mi taccio. Spero da un certo punto di vista anche che sia l'ultima volta che parlo così diffusamente di questi

temi perché chiaramente ci abbiamo lavorato parecchio tempo e credo che non ci siano più grandi novità da presentare a questo consesso.

Presidente. E' aperta la discussione sul punto illustrato dall'Assessore.

Consigliere Sebastiano Guerini (PATTO CIVICO)

Questo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile si chiama urbano ma in effetti è un po' sovracomunale perché i flussi che tenta di governare non sono esattamente all'interno della città, ma sono flussi che vengono anche da fuori.

Io credo che gli obiettivi che si prefigge siano importanti per quanto non sempre verificabili e immediati. La riduzione dell'inquinamento, l'aumento della qualità ambientale, il miglioramento della sicurezza dei cittadini che si muovono sulle strade, dare in qualche modo anche tempi certi per l'accessibilità ai luoghi di lavoro, ai pubblici servizi, credo che siano degli obiettivi che non vanno assolutamente trascurati. Nella fase di adozione penso che il piano abbia messo a punto le scelte migliori, ma dopo rimane un tempo di 30 giorni perché i cittadini possano avanzare delle osservazioni, fare delle proposte di miglioramento e dare apporti positivi.

Io credo che sia molto difficile per il tempo corto, anche perché è un piano estremamente complesso. L'Assessore nel presentarlo ha sintetizzato molto, ma ci vorrebbe almeno il doppio del tempo e ci si dovrebbe soffermare su ciascun singolo aspetto perché dette alcune frasi, anche in inglese, presuppongono modi di comportamento anche dei cittadini che non sono modificabili dall'oggi al domani. Quindi credo che sia davvero una problematica che si protrarrà anche negli anni a venire. Però credo anche che sia importante adottare questo piano e approvarlo subito dopo il tempo delle osservazioni perché delinea alcune scelte molto precise. Non è che disegni o penalizzi il cittadino che usi il proprio mezzo, qualche volta è proprio necessario, ma contiene alcune proposte e opportunità proprio per non utilizzare necessariamente il mezzo per venire in città. A questi obiettivi, se non si accompagnano anche altre scelte di una mobilità sostenibile sui mezzi pubblici, una mobilità con mezzi alternativi all'automobile, credo che siano obiettivi più difficili da raggiungere e si porranno più in là nel tempo.

Credo che questo Piano debba essere approvato e il Patto Civico lo approva con una certa convinzione proprio perché contiene alcune linee che sono anche educative. Non si limita a fotografare il traffico, il movimento veicolare della città, ma dà alcune indicazioni come anche girare intorno alla città, parcheggio all'esterno, facilitare in particolare l'accesso ai parcheggi e il pagamento della relativa quota. Credo però che la ragione più importante per la quale vada approvato alla svelta sia proprio questa: dare ai cittadini alcune indicazioni precise circa il loro futuro. Forse non è il futuro di un Consigliere come me, ma per i giovani certamente dovrà essere una città diversa, una città più vivibile, più sostenibile e certamente all'altezza di altre città europee che già hanno questi piani adottati e approvati da molti anni.

Quindi noi senza nessun dubbio approviamo questa adozione riservandoci poi di valutare le osservazioni, se perverranno nei tempi stabiliti dalla delibera. Grazie.

Consigliere Laura Maria Zanibelli (NUOVO CENTRO DESTRA)

Il Consigliere Guerini ha già esplicitamente fatto una dichiarazione di voto perché ha detto che lo approva e si riserva di valutare le osservazioni che verranno eventualmente presentate. Proprio per questo motivo invece io non approvo questo PUMS. Innanzitutto chiariamo bene i termini della questione. E' stata votata da questa maggioranza l'adozione delle linee guida del PUMS a febbraio 2015 o 16 (adesso non mi ricordo). Comunque la previsione della tempistica di adozione era che il tutto venisse concluso l'anno scorso entro, se non ricordo male, giugno 2016 o comunque in ogni caso con ben largo anticipo rispetto alla situazione attuale. Ci troviamo ad una adozione perché vengano poi, dopo la pubblicazione della delibera di Consiglio Comunale, dati i 30 giorni per raccogliere le relative osservazioni, dopodiché ci sarà il percorso per eventualmente controdedurle o accettarle, passaggio in Commissione, nuovo passaggio in Consiglio Comunale.

Non sappiamo ancora quando saranno le elezioni ma questa Giunta pretende di portare al voto un piano che ha ritardato pesantemente rispetto alle sue stesse previsioni e di portarlo quando c'è l'approssimarsi delle elezioni e quindi sarà la prossima Amministrazione che dovrà farsene carico. Questo decisamente da un punto di vista politico mi sembra un grave errore di questa Giunta. E' un grave segno di prepotenza rispetto a quelle che erano le previsioni che questa stessa Amministrazione aveva portato in seno al Consiglio Comunale in termini di tempistiche. Sarebbe interessante andare a capire come mai è stato spostato così in là il termine dell'adozione da parte di questa Giunta.

Dopodiché si va a entrare nel merito di quello che sono i contenuti del PUMS. Innanzitutto è stato ricordato dall'Assessore, ma bastava leggerselo in più parti, che il traffico si è dimostrato stabile negli ultimi 25 anni. La popolazione sappiamo qual è, l'età media della popolazione sappiamo che è aumentata, basterebbe prendersi i dati di immatricolazione delle auto, ma penso che sia nell'esperienza di tanti di noi, per rendersi conto di quanto sia aumentato il numero di veicoli pro famiglia. Se ciò nonostante il traffico è stabile nei 25 anni, allora ricordo al Consigliere Coti Zelati che quando dice che l'Amministrazione attuale è quella che più

ha preso in mano il problema ambientale in relazione a quello che è il traffico ciclabile e quant'altro, i numeri dimostrano una volta di più che questa Amministrazione ha lavorato in campo ambientale nel solco di tutte le Amministrazioni che l'hanno preceduta. Non sto parlando solo di quella Bruttomesso, sto parlando anche di quella di Ceravolo perché l'ampia rete di ciclabili che c'è in questa città non nasce con questa amministrazione, per fare un esempio. Così come non nasce l'ampliamento della zona pedonale di Via XX Settembre con questa Amministrazione, che pure ha riportato nel PUMS in dettaglio con impatti positivi in termini di riduzione di traffico, eccetera, eccetera. Giusto questo perché è importante ogni tanto che si definiscano bene quelli che sono i contenuti e quelle che sono le azioni e quelle che sono delle azioni che la cittadinanza può riconoscere e che non sono ascrivibili a una sola figura. D'altro canto lo stesso Consigliere l'ha detto che ci sono alcuni temi che ormai sono trasversali. I fatti dimostrano che sono trasversali da molto tempo cioè la città di Crema e i suoi cittadini sono cittadini che amano l'ambiente direi da molto tempo.

Altre considerazioni interessanti che si leggono in merito al PUMS, se uno se lo va a studiare, è che ancora una volta è confermato (lo avevamo già rilevato la volta scorsa ero rileviamo ancora adesso) che il sottopasso di Via Indipendenza (altro sottopasso che l'Amministrazione precedente ha realizzato mentre voi avete realizzato nessun sottopasso) di fatto è quello che vi ha permesso di chiudere al traffico veicolare il Viale Santa Maria con tutto l'impatto che ciò ha determinato per i lavori che l'Amministrazione doveva fare, non solo, ma è quello che, dati alla mano, indica che non c'è stato un aumento di traffico sulla Via Indipendenza. Dopodiché che ci siano problemi sulle vie collaterali è perché bisogna fare degli interventi anche di viabilità che evidentemente questa Amministrazione non ha ritenuto di dover fare.

Oltre i dati allora su che cosa centrato questo PUMS? Viene più e più volte citato il mitico progetto Crema 2020, presto cantierizzato, diceva prima l'Assessore. Innanzitutto quel 'presto cantierizzato' non lo so se lo sarà. Innanzitutto il bando doveva chiudere l'8 marzo e invece chiuderà al 23 marzo. Non so se farete ancora dei bandi ma siete veramente dei campioni nel riuscire a fare dei bandi e dopo poco prorogarli, modificarli, magari ricevere anche dei ricorsi legali per persone e società e quant'altro che ritengono di essere state danneggiate. Nel caso specifico, perché questo bando è stato modificato? Perché erano stati inseriti dei criteri che, da parte di potenziali partecipanti alla gara, sono stati ritenuti troppo restrittivi. La delibera n. 52 evidenzia questa cosa, la Giunta Comunale ha dovuto chiedere a SCRP di rettificare i termini del bando per un certo numero cospicuo di articoli che non sono roba da poco. Quindi SCRP si è ritrovata a dover ripubblicare a bando ancora aperto quelle che sono le nuove condizioni traslando ulteriormente i termini al 23 marzo. Dopodiché io non so se quelli che hanno visto il bando appena aperto non hanno avuto l'ardire di telefonare lamentarsi dicendo che le condizioni erano troppo restrittive, non hanno più dato luogo alla partecipazione dal bando stesso e quindi non potranno partecipare perché magari non sono venuti a conoscenza di queste modifiche. Non vorrei mai che a chiusura del bando attuale ci sia l'ennesimo ricorso perché qualcuno è rimasto escluso visto che, tanto per cambiare, i termini cambiano. Questi sono fatti che tanto per cambiare questa amministrazione ci offre sul piatto. D'altro canto piacerebbe sapere se questo bando è stato determinato nei suoi criteri grazie ai soliti consulenti pagati/non pagati di questa amministrazione dei quali abbiamo beneficiato.

Crema 2020 è il cuore di questo PUMS con un ciclopeditone che di fatto non è attuabile, come abbiamo potuto ben imparare nelle settimane scorse e con un sottopasso che di fatto quelle decisioni che avete preso tra il ciclopeditone e quello che è il sottopasso veicolare e quant'altro, inizierà con questo bando ma non nella parte finanziata del sottopasso perché non avete ritenuto di finanziarlo tutto.

Cos'altro caratterizza questo PUMS? Il piano parcheggi. Penso che i cittadini di Crema ne abbiano ben parlato e ben illustrato le bontà. I cittadini di Crema ne hanno anche pagato le spese legali per i ricorsi, però ne hanno anche beneficiato, ma sappiamo in che termini perché è stato sicuramente un piano che ha appesantito l'utenza. Non ultima anche l'applicazione Smart che comporta un costo incrementato. Poi si può ben dire che nel bando era stato previsto ed è stato pubblicato. Basterebbe essere trasparenti nella comunicazione anche ai cittadini dicendo: "Abbiamo un parcheggio smart che vi costerà il 20% in più. Intanto non abbiamo ancora fatto gli altri interventi per diminuire i costi che erano stati previsti".

Dopodiché abbiamo tutti gli interventi che sono previsti sui quartieri. Io non lo so se dai quartieri, dai cittadini, arriveranno delle osservazioni in merito a tutta la viabilità che è stata illustrata. Evidentemente ci sono delle criticità pesanti che non possono essere risolte facilmente da un PUMS.

Ci sono degli interventi che riguardano la difficoltà della viabilità su Via Libero Comune che potevano essere risolti da questa Amministrazione in largo anticipo perché ricordo che il progetto che era previsto in zona San Bartolomeo prevedeva anche quelli che sono gli svincoli, allacciamenti, la messa in sicurezza di Via Libero Comune da una parte e gli sgravi grazie agli allacciamenti sulla tangenziale. Questo PUMS deve riprendere questo tema, tanto per cambiare.

Non so se il collega Arpini avrà modo di intervenire su quello che è la viabilità che è stata anche illustrata dall'Assessore riguardo al quartiere di Ombriano e Sabbioni. Lì sono state segnalate più e più volte dai commercianti, dai cittadini, dai residenti, quelle che sono le problematiche di quello che è un vostro piano di viabilità, di spostamento, di traffico veicolare, anche con inversione dei sensi unici e quant'altro, ma forse sarà effettivamente il periodo di 30 giorni di osservazioni che darà spazio a quelle che sono delle posizioni

che evidentemente questa Amministrazione non vuole considerare.

Questi sono solo alcuni degli elementi. Basta leggersi il documento attuale, piuttosto che il documento precedente che sono le linee guida, per evidenziare quelle che sono le criticità. Le criticità stanno tutte nel voler immaginare progetti che poi di fatto rappresentano nell'attuazione tutta la loro difficoltà, tutti i loro costi a carico dei cittadini, sempre che siano effettivamente sufficientemente condivisi.

Ripeto, il fatto di arrivare così in ritardo ad approvare un PUMS, così in ritardo rispetto ai vostri piani evidentemente, perché il ritardo non è assoluto ma lo è rispetto alle vostre dichiarazioni, arrivare di fatto a ridosso di quello che sarà la prossima scadenza elettorale con l'adottare un piano di questi tipi, è veramente indicativo di come abbiate continuato ad amministrare (l'abbiamo potuto dimostrare più e più volte) in assenza di vere progettualità strategiche che poi dopo si vedono nei fatti. Non so se ricorderete che quando è stato adottato da parte vostra questo PUMS in termini di linee guida, avevamo sostenuto degli emendamenti che erano rivolti a identificare quali fossero le azioni strategiche e le priorità all'interno del Piano che voi puntualmente avete bocciato. D'altro canto non avete saputo rispettare quelli che erano i vostri piani di previsione dell'adozione, figuriamoci se potevamo pretendere o chiedervi di evidenziare in modo più chiaro quelle che erano le linee strategiche che vi avrebbero poi sostenuto nell'attuazione.

Consigliere Renato Stanghellini (RIFONDAZIONE COMUNISTA)

Io penso che quando si parla di queste grandi opere dobbiamo partire anche da distante. Secondo me se non ci cambia la questione ferroviaria e la legge ferroviaria fatta dalla Regione Lombardia (dalla Lega), Crema non è che diventerà New York. Quando cominciamo ad avere una Regione Lombardia che penalizza tutti i pendolari e tutto il modo di entrare in città e uscire dalla città, certamente non può risolvere molte cose.

Penso che aver rimandato il vecchio progetto della Tangenziale che superava il canale, la ferrovia, per fare quel sottopasso ha riportato in città camion a non finire. In questi giorni poi, visto che c'era chiuso Santa Maria, abbiamo dovuto chiudere una via e farla a senso unico alternato in questo mese, perché i camion che passavano si imbucavano tutti nel sottopasso e c'era un macello. Queste sono le grandi furbate dell'epoca! Voi avete fatto un sottopasso in centro città abbandonando il vecchio progetto della tangenziale esterna che passava dietro la piscina, che andava fuori di là. Questi sono gli errori, come un errore è la scuola di CL. Pensiamo queste cose!

Quando io penso che dobbiamo stare qua a discutere della via che va a Ombriano, volete capire cos'è quella via? Uno che sa camminare attraversa Crema in 15 minuti, Crema non è New York! Sembra che dobbiamo passare una città che è invivibile perché non si sa come arrivarci o come superare la città. Dalla stazione a Porta Ombriano ci si mettono 10 minuti a piedi. Altro che la macchina elettrica: ragazzi, si va a piedi! Occorre cambiare mentalità! Se vogliamo dire le cose, perché allora non abbiamo mai studiato una metropolitana leggera che parte da dove abita il nostro Consigliere e che arriva in Crema? Non si può proprio fare?

Anche per i parcheggi. Possiamo alzare la buca a 2, 3 piani. Perché non si può fare? Impariamo anche questo.

Quando dobbiamo criticare gli altri, prima di tutto dobbiamo criticare noi stessi e vedere cosa siamo stati capaci di fare in questi anni. E' la mentalità di vivere. Crema in 10 minuti la giri in lungo e in largo. Ragazzi, non è che abitiamo a New York! Grazie.

Consigliere Antonio Agazzi (SERVIRE IL CITTADINO)

Non avevo assolutamente voglia di intervenire nella discussione ma dopo questo intervento, che come sempre è assolutamente illuminante, non posso non timidamente controdedurre.

Voi sapete che io non ero in Amministrazione comunale, facevo il Presidente del Consiglio comunale, ma io non sono mai in Amministrazione comunale in linea generale. Tuttavia non posso non prendere le difese dell'Amministrazione guidata da Bruno Bruttomesso. Davvero non avrei messo i puntini sulle i se non ci fosse stato questo intervento come sempre opportuno. Consigliere Stanghellini, si rende conto che l'Amministrazione precedente tanto vituperata per lo meno ha realizzato il sottopasso di Via Indipendenza e ha sottopassato la Serenissima? La rotatoria invece è stata fatta dall'Amministrazione Provinciale di centrosinistra guidata da Giuseppe Torchio, ma il sottopasso della Serenissima e il sottopasso di Via Indipendenza sono stati realizzati dall'Amministrazione precedente.

L'Amministrazione che lei sostiene non ha fatto niente, cioè aveva la possibilità in questi cinque anni di programmare un sottopasso unico di cui ha bisogno questa città, quello di Santa Maria della Croce (sottopasso, sovrappasso, scegliete voi) e non c'è riuscita. Lei può dire tutto quello che vuole ma io ho sufficiente memoria storico-politica per ricordarmi un'assemblea pre-elettorale nel quartiere di Santo Stefano quando i candidati non eravamo io, la Bonaldi, Torazzi e Boldi, ma erano Bruno Bruttomesso, Gianni Risari per il centrosinistra, e Luigi Dossena. Io mi ricordo quell'Assemblea nel quartiere di Santo Stefano. Mi ricordo che cosa chiedevano i residenti di Santo Stefano ai candidati sindaci: volevano che venisse superata la condizione di separatezza che il quartiere di Santo Stefano viveva da lustri. Tutti presero impegni. Divenne Sindaco Bruttomesso. Io posso dire con serenità che il Sindaco Bruttomesso può

dire a memoria, perché Bruttomesso non fa più politica, che la sua Amministrazione ha risposto a quella richiesta pressante dei cittadini di Santo Stefano di risolvere quella condizione di separatezza. Quelli di Vergonzana pure chiedevano di sotto passare la Serenissima perché era addirittura rischiosa. Ci sono stati incidenti mortali in quella situazione di ragazzi anche giovani.

Poi uno può dire che bisognava proseguire con la Gronda Nord, quella che voi avete fatto finire con Ceravolo casualmente l'Ipercoop e non al rondò di quella che allora era la Girandola di Bagnolo. Tutto è possibile, tutto è fattibile, basta che ci siano le disponibilità.

Io continuo a essere convinto che il sottopasso di Via Indipendenza ha risolto delle notevoli criticità ed è stata l'opera fattibile, anche finanziariamente percorribile. Peccato che sia stata inaugurata dalla Bonaldi! Gli amministratori democristiani non avrebbero mai fatto questo errore, l'avrebbero fatta per tempo prima delle elezioni comunali. Peccato questo, ma, per il resto, alla città è stata lasciata un'opera pubblica. Voi, finito il mandato, non ne avrete una significativa da inaugurare. Dovevate superare la barriera ferroviaria di Santa Maria della Croce, non l'avete fatto, per cui sia più cauto quando fa i suoi interventi, così si risparmia anche il mio predicozzo. Grazie.

Consigliere Livia Severgnini (PARTITO DEMOCRATICO)

Abbiamo parlato tanto di questo piano. La prima cosa da dire è che appunto è un piano che dà una visione strategica. Probabilmente e concretamente tanti degli effetti di questo piano li vedremo più nel lungo periodo perché non è una semplice pianificazione dei trasporti, ma è una questione proprio di approccio culturale, come già accennava bene il Consigliere Guerini quando parlava appunto di un approccio anche educativo, quindi un approccio culturale per noi, nostro, delle amministrazioni e degli amministratori e delle nostre azioni volte a migliorare la qualità della vita dei cittadini.

Ed è proprio qui che sta la differenza: il fatto di avere una strategia, un quadro, un progetto complessivo. Sinceramente speravo di non dover parlare ancora del sottopasso di Via Indipendenza però proprio con l'approvazione di questo Piano, secondo me, si marca la linea netta della differenza. Quindi sentirmi dire "Noi abbiamo fatto un sottopasso, voi non avete fatto un sottopasso" non è che è un'attestazione di merito aver fatto o meno un sottopasso, se fra l'altro questo non è calato in un progetto strategico, in un piano complessivo.

Oggi la gente usa il sottopasso, è ovvio che si usa, lo uso anch'io, lo usiamo tutti. Il discorso è: questo sottopasso andava fatto lì, ha risposto a un'esigenza specifica in un momento specifico, ma non era di sicuro calato in un progetto strategico, in una visione strategica della città, perché magari oggi ha risposto ad un'esigenza ma ha creato una serie di problematiche intorno alla creazione di questo sottopasso.

Vediamo anche oggi, si parla di tangenzialina, di collegamento del traffico pesante, dell'isolamento che ha la nostra zona industriale e tutta l'area a nord. Aver pensato di fare quel sottopasso in quel momento lì, oggi come conseguenza ha il fatto che la pianificazione dei trasporti della nostra città è vincolata a quel sottopasso che non era minimamente calato in un'azione strategica e in una visione generale della città, perché se non non sarebbe stato fatto lì in quel momento perché crea una serie di problematiche e le continuerà a creare nella pianificazione della nostra città.

Sinceramente, avere una strategia dal mio punto di vista è prioritario dell'attestazione di fare tanto per fare, perché io ho fatto così e tu hai fatto meno perché non hai fatto l'opera.

La differenza sta qua: l'Amministrazione ha una strategia, ha una strategia specifica che non è che si vede soltanto oggi con il PUMS. Il PUMS è un quadro ed è una strategia generale dove si devono inserire tutte le variazioni senza perdere di vista questo quadro generale. Così ha senso la pianificazione della città e dei trasporti, perché se non abbiamo vari puntiformi progetti che non sono collegati uno con l'altro e che in alcuni casi possono creare anche dei problemi nel lungo periodo. Quindi questa è la differenza sostanziale e io sposo perfettamente questa linea.

Il discorso dello sviluppo sostenibile l'abbiamo sentito anche con l'interpellanza prima del Consigliere Coti Zelati. Il problema ambientale è sotto gli occhi di tutti oggi. Questa Amministrazione invece ha brillato proprio perché in tempi non sospetti, quindi da subito, ha impostato un'azione che andasse dal punto di vista della sostenibilità ambientale. Lo fa col PUMS, lo fa con il Progetto Crema 2020 che, vi ricordo, è stato premiato dall'ANCI come miglior progetto nazionale del 2016 sulla mobilità sostenibile. Quindi è vero, forse oggi non vedo subito un'opera realizzata ma ho impostato un percorso ben definito. E' più importante avere una visione della città prima di incominciare a fare opere puntuali, dopodiché c'è stata una ciclabile all'anno. Sono stati messi in sicurezza tantissimi tratti ciclopeditoni senza poi parlare di tutte le ecoazioni e della questione proprio culturale che è alla base di tutto questo lavoro. Quindi lo sforzo è grande e tutte queste azioni vanno viste insieme. Il PUMS è una delle azioni ed è il quadro generale per quanto riguarda la pianificazione del traffico appunto come scelta con la parola 'sostenibile'. La visione infatti è quella di ridurre il più possibile l'inquinamento, ma allo stesso tempo garantire un'adeguata accessibilità, migliorare la sicurezza, aumentare l'efficienza e l'economicità del trasporto di persone e merci, e quindi di aumentare anche l'attrattività e la qualità dell'ambiente urbano, quello che noi viviamo e di come può essere percepito dall'esterno.

Quindi nell'insieme questo progetto strategico si inserisce perfettamente in tutte le azioni che questa

Amministrazione ha messo in campo su vari fronti perché è la visione complessiva. Non è soltanto dei trasporti oggi del PUMS qui, ma è tutta una questione complessiva. Abbiamo parlato di illuminazione, di ecoazioni, e tutte queste azioni insieme danno atto del tipo di politica che fa e che ha fatto questa Amministrazione. Grazie.

Consigliere Christian di Feo (MOVIMENTO 5 STELLE)

Alcuni aspetti rilevati già ai tempi, quindi parliamo di due anni fa nella fase di approvazione delle linee di indirizzo. Era proprio il febbraio del 2015 quando abbiamo approvato le linee di indirizzo e siamo abbastanza in ritardo, soprattutto se consideriamo come rilevato da alcuni interventi precedenti il fatto che siamo prossimi alle elezioni e obiettivamente, come poi affronterò nel mio discorso, alcuni aspetti di questo piano sono stati sì pensati e progettati ma non sono mai stati obiettivamente realizzati, anzi sono stati bloccati da un certo punto di vista.

Se ricordo bene nel 2015 fu fatta richiesta rispetto alle priorità su questi interventi che si volevano attuare per Crema. In particolar modo si chiedeva questo alla luce appunto del fatto che di per sé il PUMS è comunque dal punto di vista strategico condivisibile nei metodi e nelle forme. Magari poi nei progetti veri e propri si può dibattere, però consideriamo che ad oggi il documento che abbiamo in mano per tre quarti affronta una serie di dati e nella fase finale dà quella che possiamo chiamare un canovaccio su delle linee strategiche che non sono comunque dei progetti veri e propri.

Quando chiedevamo appunto una lista delle priorità era semplicemente per capire se gli interventi erano strategici uno rispetto all'altro, o piuttosto erano visti singolarmente o avevano una visione complessiva della città. Vedendo ad oggi che il sottopasso ciclopedonale è praticamente saltato per costi e progetti. Il lato esterno è saltato perché era partita un'idea di lavoro con altri Comuni del territorio rispetto a creare un centro logistico esterno che poi portasse all'interno le varie merci ed è saltato.

Il Progetto Crema 2020: oggi ci ritroviamo, come richiamato anche dalla Consigliere Zanibelli, che sono stati rivisti i tempi perché certi paletti non andavano bene. Quindi è stato dato mandato a SCRP di rivedere certi paletti. Questo comporterà, non ci metto la mano sul fuoco, ma quasi sicuramente dei ricorsi, quindi dei nuovi ritardi, quindi delle nuove sospensioni e quindi sicuramente non l'attuabilità e non la cantierizzazione come tanto sperata dall'Assessore Bergamaschi. Probabilmente non saranno gli stessi non solo chi arriverà alla fase finale del bando ma anche chi non ha potuto partecipare al concorso proprio perché ci sono state delle proroghe all'interno dello stesso e che magari li hanno eliminati.

Inoltre questo PUMS va sul piano parcheggi che noi abbiamo fortemente contestato. Un Piano Parcheggi che prevede un aumento dei parcheggi che da un certo punto di vista per noi va anche un po' in controtendenza rispetto a quella che è la sostenibilità. Vogliamo cercare di portar fuori il traffico e poi vediamo i parcheggi all'interno. L'abbiamo visto anche nelle immagini delle previsioni di alcune strade di Crema che sono state illustrate prima della presentazione e che sono richiamate anche nel PUMS.

Senza parlare poi del fatto che manca all'interno del Piano parcheggi, all'interno della gestione attuale dei parcheggi la vera parte smart, perché obiettivamente il pagamento con la carta di credito si è obbligati perché c'è una sentenza che obbliga praticamente ad avere il bancomat all'interno dei vari totem perché altrimenti le multe sono revocabili. Abbiamo l'aspetto del pagamento con l'app, una cosa che fanno tutti, la stessa azienda che c'è qua a Crema che incrementa i costi c'è anche in altre città, però obiettivamente il piano parcheggi prevedeva anche tutta la parte smart di individuazione dei parcheggi liberi, il rifacimento di tutte quelle che erano le nuove aree e le vecchie aree di parcheggio, cose che attualmente non sono state fatte.

Insomma, rimane un bel libro dei sogni e basta perché obiettivamente la realizzazione dei vari progetti non è ancora stata fatta da nessuna parte rispetto a questo piano. Ricordiamoci che siamo anche in ritardo rispetto a quando l'abbiamo approvato.

Non ultimo il problema sempre dell'AB del primo lotto del Progetto Crema 2020 che vi ricordo che se non riusciamo a vendere quella famosa area in concordato mi pare con RFI o comunque sempre le ferrovie, se non riusciamo a vendere entro un certo periodo resta sul groppone al Comune di Crema che deve pagare.

E' una visione di città poco strategica. Capisco che gli obiettivi siano virtuosi, siano interessanti e forse anche condivisibili, ma la mancanza di un piano effettivamente strategico sembra quasi, dal nostro punto di vista, la volontà di fare tanto quanto ha fatto il centrodestra cioè mettere la firma su un'opera il prima possibile dicendo "Questa l'abbiamo fatta noi". Questo sarà probabilmente il Crema 2020 che non sarà fatto come auspicato fra qualche mese, magari un pochino più in là, magari anche fra un anno, ma è la volontà da parte di questa Amministrazione di mettere la firma su una grande opera, senza una vera visione strategica nel complesso, ma semplicemente la prima opera che si fa è nostra.

Consigliere Battista Arpini (SOLO COSE BUONE PER CREMA)

A mio avviso questo PUMS è estremamente dogmatico e poco esperienziale. Capisco che occorre avere un piano, come dice l'architetto Severgnini, e capisco anche che sia difficile estendere un documento che tenga conto di così tante esigenze, però mi sembra fatto a livello teorico, in maniera così molto marcata e rafforzata e che tenga invece poco conto di quelle che sono le esperienze quotidiane di chi utilizza poi i

servizi e le infrastrutture.

Una volta tanto mi trovo d'accordo con il collega Stanghellini: Crema non è New York e vedere un piano del traffico che prevede tre porte d'accesso (nord, ovest e sud) dove praticamente uno poi dovrebbe prendere la navetta per arrivare in centro, quando dalla buca in 5 minuti sei in centro, quando per arrivare alla porta ovest o sud i quartieri di un Ombriano e Sabbioni sono completamente tagliati fuori e dovrebbero arrivarci ancora in macchina. Quelli di San Bernardino dovrebbero andare fino alla porta sud che è dalle parti di Ca' delle Mosche, con un percorso lunghissimo quando in poco tempo potrebbero arrivare in centro.

Ha dei limiti che sono legati più a una teoria che non a un fatto pratico in sé. Visto che sapete come la penso il sottoscritto sul discorso del trasporto urbano ad esempio, e vista l'inefficienza del servizio Mio Bus, sul quale il mio collega di Feo avrebbe voluto mettere la firma, perché il centrodestra mette la firma sulle opere fatte, il centrosinistra rincorre a mettere le firme, in questa sede chi ha parlato di mio bus è sempre stato solo il sottoscritto. Adesso vedo che qualcuno vorrebbe mettere la firma su quella questione lì e la solleva mediaticamente. Quindi è un po' un problema generale quello di apporre le firme.

Sta di fatto che queste porte, se fossero messe un po' all'esterno della città, ai confini della città, potrebbero allo stesso tempo con le navette servire anche i residenti per tutti i servizi ai cittadini che dovrebbero fruire e non che quelli di San Bernardino devono andare su questa via di cui non mi ricordo il nome fino alla porta sud, quelli di Ombriano venire al Famila per andare poi in centro, perché allora i dati del PM 10, cui sono sensibilissimo anch'io, nonostante Coti Zelati magari ci creda poco, non possono migliorare.

Siccome fra le finalità del piano c'è garantire un'adeguata accessibilità ai posti di lavoro e ai servizi. Io vi porto l'esperienza di quartieri periferici che sono esclusi quasi dalla fruizione dei servizi per la mancanza di una possibilità di raccordo con la città se non col mezzo privato che appunto ha attestato un utilizzo del 65% e che non riesce a decrementare.

Quindi a questa mia obiezione di portare le porte d'accesso esterne per poter far sì che le navette servano anche al trasporto urbano, l'Ing. Percudani dice che perdono di efficacia perché i tempi si dilatano e non avrebbero più una funzionalità. Siamo sempre lì: Crema non è New York! Se io da Ombriano parto da Via Lodi anziché da Famila ci impiegherò due minuti in più con la navetta però posso anche raccogliere tutte le utenze delle periferie e portarle là dove dovevano essere portate senza che queste si devono recare praticamente a ridosso del centro per poi fare gli ultimi 500 metri in navetta.

Senza dire delle difficoltà viabilistiche dei quartieri. Mi ricordo che l'altra volta che il collega Emilio Guerini ha evidenziato le criticità dei flussi organizzati a Ombriano da vent'anni a questa parte, da me sempre contestati e stavolta anche lui ha sottolineato la loro incongruenza.

L'ultimo senso unico in Via Cerioli, per esigenze di opere da eseguire, mette in risalto questa assurdità di circolazione all'interno del quartiere dove si devono fare 2, 3, 4 chilometri per fare 200 metri.

Un'ulteriore preoccupazione è la riduzione di Viale Europa con il biscotto messo in mezzo per far sì che il traffico non sia così celere. Io frequento diverse volte al giorno Viale Europa e non vedo sorpassi assolutamente, un'andatura che sta sulla media dei 50 Km orari, che non mi sembra così pericolosa, perché si prospetta di doverla portare a 30. E' la via di comunicazione naturale, senza alternative, per l'abitato di Ombriano e Sabbioni e quindi deve essere un'arteria da riservare nella sua fruizione al massimo della potenzialità che può esprimere e non di ridurla. Vogliamo mandare anche i residenti sulla Via Milano che è già comunque congestionata di suo? Via Milano dovrà, possibilmente potrà, dover sopportare nuovi incrementi di spazi commerciali, lo sviluppo della zona Ipercoop, le pompe bianche, eccetera. Se la centralina di rilevazione dell'inquinamento atmosferico la collocassimo al rondò di Via la Pira, io credo che i valori sarebbero anche molto più alti di quelli che abbiamo. Quindi la Via Milano è già una via di per sé non tangenziale ma una via urbanizzata. Non ha senso sacrificare Viale Europa per mandare il traffico sulla Via Milano, anzi a volte da Via Milano, quando ci sono le code, attraversano Via la Pira e vengono su Viale Europa perché sono già in colonna verso il rondò del cimitero. Una volta ad esempio non si poteva uscire su Viale Europa dal semaforo della Coop per girare a sinistra, si poteva solo andare a destra. E' stata data questa possibilità e io vedo diverse macchine di persone che tornano dal lavoro da Milano che, conoscendo le strade, abbandonano Via Milano per tornare da questa parte.

Ripeto, questa qui è la nostra porta di accesso alla città e non vedo il motivo di volerla declassare, perché a quel punto lì facciamo anche il muro (oggi i muri vanno così di moda) e chiudiamo la zona. Visto che non ci sono i mezzi di trasporto urbano, visto che quello privato automobilistico lo si vuole rendere difficile per poter far chissà cosa, ripeto sono considerazioni che l'esperienza quotidiana potrebbe suggerire ai progettisti, perché non è detto che quello che viene fatto, purché nell'ambito di un progetto, sia comunque sempre valido. Infatti se fai fare lo stesso progetto a due tecnici diversi, sicuramente sono cose diverse e quindi non è detto che l'unico progetto sia quello migliore fattibile, e nello stesso tempo qualcun altro che succede all'amministrazione potrebbe avere anche visioni diverse e quindi quello che è stato fatto potrebbe costituire un impedimento alla realizzazione degli sviluppi successivi. Diciamo fortunatamente, tra virgolette, in questa Amministrazione si sono fatti tanti proclami e tanti progetti, ma realizzato ben poco. Speriamo che questo non influisca sulla modifica semplicemente del progetto e costituisca la possibilità di realizzare opere più confacenti alle esigenze pratiche ed effettive quotidiane.

Consigliere Gianluca Giossi (PARTITO DEMOCRATICO)

Non voglio ripetere l'intervento che ha fatto il Consigliere Severgnini perché ha spiegato in maniera molto puntuale il senso del PUMS. Mi stupisce che da parte del Movimento 5 Stelle non venga colto che è un piano strategico che ha una visione e chiaramente i progetti saranno una conseguenza di questo Piano strategico, perché senza piano strategico non possono nascere i progetti. Piano strategico ampio che riguarda un po' tutta la mobilità della città e del territorio.

Anche quando si parla dell'asta di Viale Europa deve essere chiaro che non è un'asta che verrà chiusa al traffico locale ma (ha spiegato molto bene l'Assessore Bergamaschi) il 50% del traffico su Viale Europa è di solo attraversamento. Quindi non solo Crema, ma tutte le città si stanno interrogando sul traffico di attraversamento e tutte le città, nelle regioni più avanzate e più ditte erudite, stanno lavorando proprio in questo senso. Se noi andiamo nella vicina Trentino-Alto Adige e passiamo dalle città, vediamo che ci sono tutta una serie di ingressi con dei colori in modo molto chiaro e puntuale per cui uno sa che se deve andare in un certo quartiere c'è un colore, altrimenti continua per le vie tangenziali esterne alla città finché trova l'imbucata corretta del suo colore per evitare di andare a intasare quello che è il traffico locale. Quindi questa è una salvaguardia per il traffico locale, non è una limitazione, e quindi deve essere visto in questo senso. L'aveva spiegato molto bene l'Assessore Bergamaschi.

E' un piano che, al di là del trasporto su gomma, ha una visione anche sul trasporto ferroviario, sul trasporto alternativo, che possono essere i trasporti pubblici locali, e quindi qui il discorso delle navette avrà un senso, e una mobilità che dovrà essere sempre più spinta all'interno della città, una mobilità dolce, quindi bicicletta, oppure a piedi.

Questa è una visione, è un salto culturale. Io capisco la Consigliere Zanibelli, giustamente siamo tutti ormai in campagna elettorale, ma non è che vogliamo mettere una firma. Così come capisco il Movimento 5 Stelle, non vogliamo mettere una firma sul progetto Crema 2020.

E' un progetto sicuramente innovativo che porterà benefici al nostro territorio. E' nato da questa Amministrazione, i tempi si sono dilatati, forse è vero però non sono progetti come fare due tombini o fare un punto luce nuovo. Sono progetti che hanno bisogno di tempi perché hanno una progettualità, c'è da cercare una finanziabilità, si fanno i bandi. I bandi, proprio perché sono bandi ricchi, e quindi c'è un'attenzione particolare in un momento di crisi come questo di lavoro di tante aziende che vorrebbero accaparrarsi questi bandi, sono soggetti a ricorsi.

I parcheggi smart non sono ancora realizzati, ha ragione il Consigliere di Feo. Finalmente si chiuderà il ricorso, speriamo a breve, dovrebbe essere credo a giorni, dopodiché ci saranno anche gli investimenti di chi ha vinto questo bando anche per portare queste modifiche smart ai parcheggi.

Quindi anche su queste cose, io credo che questa Amministrazione abbia fatto molto. Nello stesso tempo abbiamo fatto anche un progetto di illuminazione della città. Anche questo è un progetto che ha una sua valenza ambientale, perché anche l'illuminazione ha una valenza ambientale. Dite che questa Amministrazione non ha fatto nulla ma questo progetto poteva essere fatto a partire dal 2008. Tutta questa progettualità delle Amministrazioni precedenti, io sinceramente non l'ho vista. E' stato realizzato sì un sottopasso ma lo avremmo realizzato anche noi in Via Stazione se potevamo fare un leasing in costruendo. Chiaramente adesso la città per tot anni paga un servizio che è sì utile, ma non a 360 gradi perché, come ha detto bene la Consigliere Severgnini, non aveva una visione strategica della città, doveva solamente collegare un quartiere al centro città dimenticandosi che in quel quartiere c'è anche una zona industriale che doveva essere servita. Oggi stiamo discutendo su una tangenzialina, altri quattrini che dovremo comunque in qualche modo trovare per poterla finanziare, ma proprio perché non possiamo pensare ancora uno sviluppo di una città raffazzonando progetti slegati tra loro senza una prospettiva complessiva. Mi si dice che nel PUMS non ci sono progetti ma c'è un solo una visione, ma la visione serve a questo! Mi stupisce che chi ha partecipato alle Commissioni fatte sul PUMS, eccetera, non si sia ancora reso conto di questa cosa. Sinceramente mi lascia abbastanza perplesso.

Io credo che sia un piano estremamente serio, con una visione molto ampia di come pensiamo noi la città del domani, non tanto per noi, come ha detto il Consigliere Guerini Sebastiano, ma per le generazioni future. Tutti parliamo di ambiente, di cambiamento di rotta, di mobilità diversa, però poi quando dobbiamo adottare un piano che va verso quell'indirizzo ci dividiamo ancora su visioni politiche di poca valenza e di questo mi dispiaccio.

Noi proseguiremo sicuramente nell'approvare questa adozione. Speriamo poi in un prossimo futuro di poter proseguire come Amministrazione su questo piano e comunque lasciamo, a chi amminerà la città nei prossimi cinque anni, una visione strategica per la città decisamente innovativa. Grazie.

Consigliere Emanuele Coti Zelati (SINISTRA ECOLOGIA LIBERTÀ)

Prima osservazione: questo è un piano strategico. Chiunque ha intenzione di prendere in mano lo sviluppo di qualunque organizzazione sa che è necessario fare un piano strategico.

Che cos'è un piano strategico? Un piano strategico è una proiezione in linea di massima di quello che dovrà essere a medio e lungo termine. Questo è un piano strategico!

Da dove si parte per i piani strategici? I piani strategici si confezionano, al di là della metodologia utilizzata, a partire dall'esistente, è necessario fare una rilevazione del mondo esterno.

Ci sono i numeri in questo PUMS. Ci sono i numeri, cosa che non ho sentito citare per esempio dal Consigliere Arpini.

Di che cosa stiamo parlando? Sarà pur vero che Crema non è New York, ma è certamente doveroso il fatto di avere un approccio il più possibile scientifico. Non è (permettetemi) teologia! Stiamo parlando di un progetto ingegneristico che ha una serie di limiti evidentemente, perché è insito nello strumento della pianificazione strategica. Se domani accade qualcosa, un fatto rivoluzionario nel mondo in cui il piano si sviluppa, allora il piano verrà messo in crisi, ma fintanto che non accade, fintanto che è possibile provare a fare una previsione a medio e lungo termine, allora è giusto farla con gli strumenti che si hanno a disposizione come la rilevazione del traffico, rilevazione quantitativa metodo scientifico Galilei. L'abbiamo già imparato. Questo è il primo dato.

dopodiché, anch'io ribadisco che non è vero che non ci sono progetti perché ci sono. Sono stringenti? No, perché altrimenti non sarebbe un piano strategico e sarebbe un piano operativo. E' l'apalissiano, non pensavo neanche di dover discutere questa cosa. Invece sembra di sì.

Dopodiché, tutto è criticabile, tutto è migliorabile. Tuttavia credo che questo PUMS valga la pena di essere preso seriamente in considerazione, provando ad uscire dalla logica della campagna elettorale in cui ormai siamo caduti dentro come in un turbine. Questo è uno strumento davvero utile, davvero utile!

Se non partiamo da un esistente, da uno studio scientifico, allora non andiamo da nessuna parte e allora tutti i problemi che abbiamo sul groppone (vedi PM 10, vedi qualità dell'aria, vedi le cose di cui abbiamo discusso prima) allora restano lì.

Il dato interessante di partenza di questo PUMS è che cambia la prospettiva. Non ce lo siamo detti prima, ma uno dei fattori che peggiora la situazione dell'inquinamento ambientale certamente è la dimensione culturale. Abbiamo tutti, più o meno, un modus vivendi che inquina e non riusciamo a uscire da quell'ottica lì. Questo PUMS, con i suoi limiti, perché è uno strumento scientifico basato su delle rilevazioni che magari domani cambiano, ma per quello che possiamo dirci adesso, è un netto cambio di prospettiva. E' il centro su cui viene costruito che è diverso: non sono più le macchine, ma sono le persone. Quindi questo è un dato di partenza che non si può, se stiamo nell'ambito dell'onestà intellettuale, non rilevare.

Dopodiché si può dire, come fa Arpini, "A me sembra che le macchine in Via Libero Comune vadano a non più di 50". I numeri però ci dicono un'altra cosa. Ora io, con tutto il rispetto che ho per il Consigliere Arpini, se devo decidere se basare le previsioni dello sviluppo della mia città sui numeri dello studio ingegneristico che di mestiere fa questa cosa e il "mi sembra che non vadano a più di 50", io con tutto il rispetto non posso che scegliere la prima opzione.

Io credo che qua ci sia una un duplice approccio. Quello del 'facciamo le cose perché così ci facciamo vedere, facciamo il sottopasso, eccetera, eccetera', oppure proviamo a prendere in mano la situazione in toto. Si vedrà molto di meno, Consigliere Agazzi, e lei potrà continuare a dirci "Voi non avete fatto questo, non avete quello", vada pure avanti a dirlo.

Noi abbiamo fatto questo PUMS che forse si sbandiera meno, elettoralicamente parlando, ma certamente per lo sviluppo della nostra città e per un approccio alla politica secondo me più responsabile e più civile è uno strumento irrinunciabile.

Io naturalmente, ovviamente, mi auguro che questa amministrazione venga riconfermata, ma nella malaugurata ipotesi che non fosse così, mi auguro al quadrato che la futura Amministrazione sviluppi, potenzi, migliori, ma parte da questo PUMS.

Guardate, lo dico proprio fuori dal ruolo politico: è uno strumento, è una cosa, per quanto mi riguarda, importante tanto quanto un sottopasso. Dopodiché si può stare nella logica che era in atto fino adesso per cui al centro ci sono le automobili, semplificando, allora pensiamo al sottopasso e allora siamo nel "Noi abbiamo fatto il sottopasso e voi no" oppure se proviamo a fare un cambiamento culturale da cui, io credo, non possiamo esimerci, allora si dica "Questo PUMS a me non piace nel punto A, B, C ma si riconosca che è un passaggio strategico fondamentale e irrinunciabile.

Per quanto mi riguarda è questo l'orizzonte in cui vorrei provare a ragionare, perché altrimenti davvero il rischio è che se facciamo un altro sottopasso dove piace di più a voi, quel sottopasso lì (sottopasso o altra opera), se non inserito in un contesto di sviluppo strategico, rischia di diventare una palla al piede, che per la cronaca ci costa 300.000 euro all'anno per vent'anni, il sottopasso della piscina per capirci. 6 milioni di euro, magari sbaglio ma non credo. In partenza dovevano essere 3, se non sbaglio, poi non ho capito bene per quale serie di ragioni da 3 milioni sono diventati 6, ma lasciamo perdere.

Se anche domani mattina avessimo 10 milioni di euro da spendere in sottopassi, per conto mio non spenderei nemmeno un euro fintanto che il sottopasso, o l'opera che vi piace di più, non sia inserito in un piano strategico e dopo, successivamente in un progetto strategico. E' questa qui la funzione del PUMS, mica un'altra!

Non è un'invenzione di Bergamaschi, neanche di Percudani. E' dagli anni Ottanta che le aziende e le organizzazioni sviluppano in questo modo quello che fanno. Da 30 anni, la pubblica amministrazione purtroppo ci arriva con almeno 30 anni di ritardo. Sono poche le città che hanno un PUMS, purtroppo.

Purtroppo perché non si riesce a far passare il cambiamento culturale per cui c'è bisogno dello sviluppo di una visione complessiva, mica di Ombriano e basta, con tutto il rispetto di Ombriano e di tutti gli Ombrianesi.

Abbiamo bisogno di una visione di più ampio respiro e questo PUMS lo fa.

Ribadisco che potete dire "Non mi piace nel punto A, B, C, è migliorabile in questo, quello, e quell'altro, io avrei fatto diversamente, ma il punto di partenza è che bisogna fare un PUMS, non giocare a chi fa la pipì più lontano, io ho fatto il sottopasso e tu no. A cosa diavolo serve alla città una cosa del genere? Per conto mio solo a danneggiarla!

Per queste ragioni mi sarei aspettato almeno una presa d'atto della necessità di questa programmazione strategica. Grazie.

Consigliere Emilio Guerini (PARTITO DEMOCRATICO)

Rubo solo un minuto. Innanzitutto io mi ritrovo soprattutto nell'intervento della nostra Livia Severgnini che ha posto innanzi il discorso strategico di questo studio e quindi è sicuramente una cosa molto importante.

A mio parere in questo dibattito è mancato l'aspetto di cui da anni parliamo, ma che però non abbiamo mai focalizzato, che è quello di un parcheggio. Noi abbiamo bisogno di un parcheggio importante in città per raggruppare (come c'è la buca e come c'è altro) moltissime automobili. Questa è una cosa molto importante e a mio parere la prossima Amministrazione dovrà arrivare a queste conclusioni e a prendere delle decisioni anche importanti. Lo studio ha una lunga gittata e quindi guarda l'aspetto ecologico, fa la sintesi a livello europeo, eccetera. Il nostro problema vero è che noi abbiamo troppe macchine concentrate in troppo poco spazio, quindi la priorità della prossima Amministrazione sarà innanzitutto questa. E' un aspetto che in questo dibattito non è uscito e io vorrei qua sottolineare.

A mio parere questo è un piano come ne abbiamo fatti altri, è uno dei più importanti però sappiate anche che non è il Vangelo nel senso che non è che sia perfetto, nel senso che durante l'esecuzione di questo piano bisognerà pensarci su bene ad ogni aspetto e vedere se effettivamente corrispondono agli obiettivi che ci siamo dati.

Per esempio è già stato accennato alla trasformazione del Viale Europa in una strada normale, come può essere una via del centro. In effetti può comportare delle perplessità e questo aspetto, non solo io ma anche altri l'avevano portato, perché se poi si va nel concreto tra i famosi biscotti, rotonde, rotondine, fondamentalmente è meglio andare a piedi. Quindi è difficile capire come un traffico che è uguale alla Via Milano possa sostituirsi completamente, eccetera. Queste sono cose che è giusto che lo studio debba approfondire, ma naturalmente sono discorsi che si fanno in seguito. Così pure certe scelte di questo studio non mi hanno sempre convinto. Posso dire per esempio che l'aumento esagerato di parcheggi nei quartieri poi apporta di fatto che le persone, quando devono parcheggiare, non trovano mai il posto perché la gente trova il posto prefabbricato sulla strada e quindi non mette più la propria automobile nel proprio garage. Sono cose che saranno banali, però incidono poi effettivamente sulla vita concreta.

Così pure per esempio la Via Toffetti, una via importante che porta allo sport, forse è stata esageratamente penalizzata, gli abitanti sono stati esageratamente penalizzati perché troppi dossi. Insomma vi sono alcuni aspetti che vanno visti, andranno visti ancora.

Non vorrei scandalizzare nessuno, però proprio perché adesso ci viene offerto questo piano, che avrà una visione così lunga, io non escluderei che dopo 20 anni e più che questo centro del traffico, eccetera, possa lasciare la mano ad altri centri, ad altre agenzie che si occupano di traffico, per poter leggere il traffico di Crema e tutti gli investimenti che dovranno essere fatti su questo, probabilmente con una luce e una visione forse un po' diversa.

Quindi è giusto oggi approvarlo però è giusto anche che la prossima Amministrazione debba riflettere su questi aspetti. Grazie.

Presidente. A questo punto è esaurito il dibattito. L'Assessore voleva chiudere con alcune precisazioni. Gli do la parola.

Assessore Fabio Bergamaschi

Giusto alcune precisazioni. Innanzitutto per fare appello, se mi è concesso. Io credo che ormai la ripartizione dei voti sia piuttosto chiara. Non voglio anticipare delle valutazioni che spettano al Consiglio però dal dibattito è parso chiaro come ci siano dei giudizi abbastanza marcati. Quello che mi preme sottolineare è che, checché se ne voti oggi, per delle logiche altre rispetto magari anche al merito del provvedimento, credo che l'importante sia, per qualsiasi Amministrazione seguirà alla presente, poter disporre di questo strumento di pianificazione e non tenerlo in fondo a un cassetto perché offre degli strumenti obiettivamente importanti per qualunque valutazione. Per questo che non mi è piaciuta tanto la definizione atto di prepotenza usata dalla Consigliera Zanibelli, non tanto perché non appartiene alla mia indole, ma quanto perché obiettivamente non ne ravvedo gli estremi. Non parliamo di uno strumento vincolante, parliamo di uno strumento che offre degli scenari e soprattutto ha effettuato una ricognizione che non era aggiornato dal 1989, quindi credo che qualsiasi Amministrazione potrà molto liberamente,

qualsiasi sia l'esito dell'approvazione di questo PUMS, attuare delle valutazioni differenti e avrà anche il vantaggio magari di non doversi scervellare nella definizione di alcune proposte, perché alcune le trova già preconfezionate.

Si è parlato appunto di un ritardo nell'approvazione. Anche a me sinceramente sarebbe piaciuto approdare in Consiglio con maggiore anticipo. peraltro, proprio per questi caratteri di assenza di vincolo di questo strumento, non credo che approvarlo in una fase del genere possa costituire un problema. C'è anche da sottolineare come i punti qualificanti e salienti di questo PUMS sono Crema smart parking, e Crema 2020 che sono già addirittura cantierizzati. Quindi si è anche ritardata l'approvazione del PUMS perché alcuni stralci singolarmente sono già addirittura divenuti realtà. Proprio per questo il PUMS non è un libro dei sogni, non è assolutamente un libro dei sogni come ho sentito definirlo, proprio perché alcuni passaggi sono già realtà o sono in procinto di esserlo e perché non tutto ciò che non è ancora realtà è destinato a non di venirlo mai. Anzi, credo che siano offerte delle soluzioni altamente praticabili.

Si è fatto accenno appunto al bando di Crema 2020, alla dilatazione della tempistica. Questa è stata dettata dalla volontà di prevenire, per quanto possibile, appunto il contenzioso amministrativo. Come è stato sottolineato da alcuni Consiglieri oggi, certi appalti particolarmente appetibili per importo sono altamente contesi e quindi purtroppo sappiamo che l'esito di tante procedure di assegnazione dei bandi di gara è seguito da un contenzioso amministrativo. Abbiamo fatto il possibile per evitarlo, dopodiché la preveggenza non è nelle nostre facoltà quindi può anche essere che seguirà un contenzioso, ma crediamo di aver attuato tutti gli strumenti per evitarlo.

Si è fatto riferimento poi al ciclopedonale di Viale Santa Maria e lo si è definito un progetto non più attuabile. Sinceramente non comprendo questa definizione. Il fatto che non sia stato attuabile in questa fase è derivato da una serie di contingenze economiche, di tempistiche, di raccordo della tempistica comunale con quelli che sono i tempi dei finanziamenti europei, ma all'interno dello scenario del Crema 2020 dell'inquadramento che il PUMS ha voluto dare alla porta nord della città, io credo che il sottopasso ciclopedonale, pur non essendo evidentemente una priorità viabilistica della città, un domani laddove il sottopasso veicolare verrà disassato, così anche come da previsione non solo di PUMS ma anche del PGT rispetto al Viale Santa Maria, se si vorrà garantire una continuità sul Viale di Santa Maria si dovrà disegnare un sottopasso che colleghi il Piazzale Rimembranze con il quartiere Santa Maria valorizzando anche il pregio del viale stesso, l'approdo alla Basilica, magari immaginarla un domani anche zona a traffico moderato dove il traffico di attraversamento venga spostato appunto dall'asse del viale.

A proposito appunto di sottopassi, anche il Consigliere Agazzi faceva riferimento ai sottopassi mancati. A parte la valutazione assolutamente condivisa con il consigliere di maggioranza cioè il fatto che un'opera va fatta anche secondo certi criteri e in certi contesti il farla tanto per farla non appartiene al nostro stile, comunque sottolineo come sia forse l'opera principe che la città attende nei prossimi anni. Anche questa Amministrazione ha lavorato, e sta lavorando proprio anche in queste settimane, per la definizione di un progetto. SCRIP deve consegnarci a breve uno studio di fattibilità che attesta come sia nell'agenda della precedente Amministrazione e anche in cima ai pensieri dell'Amministrazione stessa, dal momento in cui un accantonamento significativo di oltre un milione di euro è stato effettuato proprio per garantire un eventuale cofinanziamento dell'opera rispetto poi ad un'architettura di finanziamento che si presume possa essere più articolata con cofinanziamenti anche da parte di altri enti, a partire da RFI.

Dopodiché ho visto particolare attenzione a Ombriano. Non me ne sorprende perché è un tema già emerso in Commissione, perché c'è una folta rappresentanza anche consiliare del quartiere, anche in considerazione della popolosità del quartiere.

Io vorrei rassicurare rispetto ad una visione secondo me distorta di quella che è la soluzione prevista. Nessuno prevede di effettuare un declassamento di Viale Europa che lo porta ad essere un percorso a ostacoli che lo renda impercorribile o particolarmente ostico per l'utenza. Ci si immagina di riconvertire quella che è ancora tuttora l'asse quasi di prosecuzione della vecchia Paullese, una strada extraurbana, ad una fattezze più urbana, con una moderazione del traffico che non comporta alcuno scenario catastrofico, come invece pare paventare qualche ricostruzione, garantire una maggiore sicurezza stradale e comunque una percorribilità a una velocità assolutamente ragionevole. Anche se fosse nell'ipotesi costituita una zona a 30, probabilmente comporterebbe un aggravio di tempi di percorrenza di trenta secondi o una cosa del genere. Quindi parliamo veramente di uno scenario che non va a sconvolgere la realtà.

Le porte, appunto come si è detto, sono per i pendolari e non per i residenti e quindi quando si dice che un residente di San Bernardino o di Ombriano deve recarsi dalla Porta Ovest alla Porta Sud, o è frutto di un travisamento oppure un po' di una mistificazione di quello che è il progetto dell'Amministrazione, perché ci si immagina che queste porte di accesso siano destinate per il traffico pendolare e non certo per i residenti che continueranno a muoversi senza alcun aggravio, anzi potendo muoversi in spazi anche riqualificati da un punto di vista della vivibilità.

Presidente. Grazie Assessore. A questo punto apriamo la dichiarazione di voto.

Consigliere Antonio Agazzi (SERVIRE IL CITTADINO)

Sono molto sorpreso dell'intervento dell'Assessore e anche di alcuni Consiglieri di maggioranza perché alla fin delle fiere l'approccio nostro non era poi così malevolo, nel senso che si intendeva optare, e io lo confermo, per un voto di astensione che non è da considerare proprio così disdicevole in linea generale. Però più andate avanti a parlare, più sollecitate il desiderio di commutare in un voto contrario perché avete un approccio nei confronti dei Consiglieri di minoranza che a volte lascia basiti. Però rimaniamo sul pezzo e dimentichiamo il vostro stile nel rapporto con i Consiglieri di minoranza.

Viene tuttavia da dire che per esempio l'intervento del Consigliere Emilio Guerini, che era partito in una logica di consonanza con l'intervento della Consigliera Severgnini, poi è finito quasi proponendo naturalmente di cambiare il consulente del Piano urbano del traffico. Man mano che lui progrediva, io ero sempre più in sintonia con il suo intervento. L'esordio non mi piaceva ma man mano che andava avanti ero sempre più in sintonia, era quasi il mio portavoce.

Comunque nel concreto, voi continuate ad elogiare questi interventi di pianificazione, e io non ho nulla da eccepire rispetto al fatto che si debbano confezionare degli strumenti di pianificazione, lo facciamo addirittura da sempre per quanto riguarda lo sviluppo della città con quelli che una volta erano chiamati i Piani Regolatori e oggi sono i Piani di Governo del Territorio, quindi la pianificazione è, come dire, un elemento essenziale nella progettazione dell'amministrazione di una città nei suoi vari segmenti. Quello anche della mobilità è uno di questi.

Detto questo, quello che si rimprovera a questa Amministrazione è che voi non siete l'Amministrazione del fare. Siete l'amministrazione dei disegni, delle visioni, delle pianificazioni ma non fate. E' questo il vero problema. Quando vi si dice che per esempio persino il sottopasso ciclopedonale, tutt'altro che prioritario perché è evidente che sul Viale di Santa Maria era prioritario il veicolare, è saltato perché oneroso, vi si dice la sacrosanta verità. Se un'altra Amministrazione succederà alla vostra, di queste pianificazioni può o meno tenerne conto, come voi stessi volete modificare, e lo state facendo parzialmente, il Piano di Governo del Territorio che avete ereditato. Pianificare, avere le visioni, se messo in rapporto con chi qualche opera l'ha fatta, certo che la paga la città, ne usufruisce la città e la paga la città. Mi riferisco al sottopasso di Via Indipendenza. Intanto che voi fate le visioni gli altri fanno per davvero e guardate che fare un sottopasso, che sia in via Indipendenza o che sia in Viale Santa Maria, quello che non avete fatto, ha anche dei risvolti ecologici perché in Via Indipendenza non si fermano più le auto incolonnate con il gas di scarico, invece sul Viale di Santa Maria continuano a incolonnarsi ed emettere gas di scarico.

Sempre Guerini ci ricorda che non è stato fatto neanche un parcheggio interrato in questa città per liberare le piazze dai veicoli. Quindi voi siete quelli del non fare e delle parole.

Mi astengo.

Consigliere Laura Maria Zanibelli (NUOVO CENTRODESTRA)

Ritengo doveroso motivare, ma ne avevo già accennato prima all'inizio del mio intervento, il perché di un'astensione. L'avevo già dichiarato nella precedente adozione delle linee guida e lo confermo oggi. Gli evidenti punti di critica che ho manifestato prima rimangono. Questi inevitabilmente sono inequivocabili perché derivano da lì. Per me è importante recepire quelle che saranno le osservazioni da parte della città. Evidentemente bisognerà fare un lavoro perché in questi 30 giorni i cosiddetti non esperti ai lavori possano ben comprendere una definizione di quello che sarà l'impatto in base a questo PUMS su quello che sarà la visione della città e quindi possano evidentemente i cittadini tutti valutarlo e quelli che lo riterranno, se è il caso, manifestare le loro osservazioni. Quindi evidentemente a me interessa vedere questo e quindi in questo senso quando poi sarà portato in fase definitiva potrò esprimere più compiutamente l'espressione di voto che oggi sicuramente, pur essendo dichiarata nell'astensione, non è favorevole per i punti che ho detto prima.

Ribadisco che in un certo senso è un atto di prepotenza perché due anni di sosta, non tanto dei lavori perché alcuni studi sono stati effettuati e perfezionati a partire anche da rilevazioni del traffico precedenti, cioè non è vero che dagli anni Ottanta non si sia fatto più nulla. Dei lavori sono stati fatti nelle diverse Amministrazioni che hanno preceduto questa. Dei progetti sono stati presentati, quindi non so se sia il PUMS il piano strategico che deve precedere i progetti, o i progetti siano stati appunto studiati prima del PUMS e quindi poi dopo il PUMS se ne è dovuto far carico, perché questo è nei fatti. Resta il fatto che aver rallentato così tanto la procedura di adozione del PUMS e arrivare a ridosso di quello che è una scadenza elettorale importante, denota sicuramente una carenza di strategicità, lo ribadisco, perché se non si arrivava prima a quella che era una definizione dei contenuti dello stesso e un uno rispetto anche di quello che potrebbero essere le visioni successive. Mi può anche essere detto che questo alla fine è un piano strategico e quindi chi verrà dopo potrà decidere se attuarlo o meno, ma intanto si spende per farlo e quindi nel momento in cui si spende bisogna sempre pensare a quello che comporta sui cittadini. D'altro canto sono venute anche dalla maggioranza delle osservazioni di merito sui contenuti espressi nel PUMS. Addirittura un Consigliere ha auspicato che ci sia un cambio in quella che è la società terza che fa questi studi. Quindi non certo da questi banchi è venuto questo tipo di dichiarazione. Di fronte a queste affermazioni evidentemente questo dice che, pur avendo atteso così tanto, evidentemente non c'è stata

una condivisione piena. Speriamo che almeno in questo brevissimo lasso di tempo questa condivisione con i cittadini possa avvenire in modo più puntuale.

Consigliere Livia Severgnini (PARTITO DEMOCRATICO)

E' ovvio il nostro voto a favore di questo strumento che, ribadisco e sottolineo, oltre ad essere uno strumento utile, ha ragione il Consigliere Coti Zelati quando dice che è uno strumento fondamentale perché proprio cambia il tipo di visione della pianificazione dei trasporti e li porta in un'ottica di sostenibilità. Infatti vorrei dire ad Agazzi che questa è l'Amministrazione del fare ma all'interno di una strategia e di un piano ben preciso di visione della città, quindi votiamo sicuramente a favore di questo strumento. Grazie.

Nessun altro Consigliere avendo chiesto la parola, il Presidente dichiara chiusa la dichiarazione di voto e mette in votazione la seguente delibera "Adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)".

IL CONSIGLIO COMUNALE

RICHIAMATA la delibera di Consiglio Comunale n°10 del 26.02.2015, con la quale sono state approvate le linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Crema come risultanti dal documento contenente la relazione sulle analisi e valutazioni già svolte dal Centro Studi Traffico;

ATTESO che l'obiettivo che si prefigge il Piano è quello di creare un sistema dei trasporti sostenibile che :

- garantisca a tutti una adeguata accessibilità ai posti di lavoro ed ai servizi;
- migliori la sicurezza;
- riduca l'inquinamento, le emissioni di gas serra ed il consumo di energia;
- aumenti l'efficienza e l'economicità del trasporto delle persone e delle merci;
- aumenti l'attrattività e la qualità dell'ambiente urbano.

VISTO il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), redatto dal Centro Studi Traffico e sviluppato secondo le linee di indirizzo precedentemente approvate;

DATO ATTO che il PUMS è stato più volte illustrato alla Commissione Consiliare Ambiente e Territorio ed all'Osservatorio della Mobilità;

CONSIDERATO che la normativa relativa al PUMS non definisce un iter di approvazione del piano, si propone, al fine di ampliare il percorso partecipativo, di procedere con la sua adozione, seguita poi dalla pubblicazione per l'acquisizione delle eventuali osservazioni, per procedere successivamente all'approvazione definitiva sempre da parte del Consiglio Comunale, con la contestuale controdeduzioni alle eventuali osservazioni pervenute;

RITENUTO PERTANTO opportuno, al fine di consentire la partecipazione ai soggetti interessati, aprire una fase di consultazione di 30 giorni dopo l'adozione del PUMS, affinché chiunque abbia interesse possa presentare istanze e/o suggerimenti, predisponendone la pubblicazione sul sito del Comune;

PRESO ATTO dei pareri riportati in calce (***) espressi sulla presente proposta di deliberazione ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs 267/2000;

(è fuori dall'aula il consigliere Torazzi)

Con voti favorevoli n.14, astenuti n.6 (di Feo-Boldi-Arpini-Patrini-Agazzi-Zanibelli), espressi in forma palese per alzata di mano;

DELIBERA

- 1) di adottare il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), redatto dal Centro Studi Traffico di Milano, allegato alla presente deliberazione;
- 2) di dare atto che:
 - il PUMS adottato sarà pubblicato all'albo pretorio e sul sito del comune per 30 giorni, affinché chiunque fosse interessato, possa presentare istanze e/o suggerimenti;
 - allo scadere delle fase di consultazione, esaminate le eventuali osservazioni pervenute, sarà attivato l'iter di approvazione definitiva del Piano da parte del Consiglio Comunale;

Alle ore 21.00 del 20 FEBBRAIO 2017 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Sottoscritto.

Il Presidente del Consiglio
Vincenzo Cappelli

Il Vice Segretario Generale
Maurizio Redondi

www.AlboPretorionline.it 28/03/17