

COPIA

DELIBERAZIONE N° 43

in data: 11/06/2013

## VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

### OGGETTO:

**TRASCRIZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE DEL 11 GIUGNO 2013.**

L'anno **duemilatredici** il giorno **undici** del mese di **Giugno** alle ore **20:45**, nella sala delle adunanze consiliari si è riunito il Consiglio Comunale, in seduta pubblica, previa osservanza delle formalità prescritte dalla legge e dallo Statuto.

All'appello iniziale risultano:

---

1- MAMMI ALESSIO	Sindaco	S	12- MAZZA DANIELE	Consigliere	S
2- MONTANARI CORINNA	Consigliere	S	13- RIVI ANNALISA	Consigliere	N
3- FERRI MARCO	Consigliere	S	14- VECCHI ELENA	Consigliere	S
4- BIZZOCCHI MASSIMO	Consigliere	S	15- GRILLENZONI SANDRO	Consigliere	N
5- MENOZZI MARCO	Consigliere	S	16- PAGLIANI GIUSEPPE	Consigliere	S
6- GALLINGANI MARCELLO	Consigliere	N	17- NIRONI FERRARONI ALESSANDRO	Consigliere	S
7- DAVOLI GIOVANNI	Consigliere	S	18- FILIPPINI FABIO	Consigliere	S
8- CAFFETTANI MATTEO	Consigliere	S	19- BELTRAMI DAVIDE	Consigliere	N
9- GUIDETTI RENATO	Consigliere	N	20- FERRARI FABIO -	Consigliere	S
10- SOLUSTRI CRISTINA	Consigliere	S	21- MORETTI FILIPPO	Consigliere	N
11- MATTIOLI ELISA	Consigliere	N			

---

TOTALE PRESENTI: **14**

TOTALE ASSENTI: **7**

---

Partecipa alla seduta il Segretario generale **DOTT. GREGORIO MARTINO**

Il Presidente **DOTT. FERRI MARCO** dopo aver constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta ed invita i Consiglieri a trattare l'argomento in oggetto.

Sono presenti all'appello iniziale 14 consiglieri.

Sono presenti gli Assessori: Manelli Gianluca, Pighini Alberto, Iotti Giulia, Zanni Christian e Nasciuti Matteo.

Alla deliberazione n. 39 **sono presenti n. 16** consiglieri in quanto entrano Guidetti Renato e Rivi Annalisa.

Alla deliberazione n. 42 **sono presenti n. 14** consiglieri in quanto escono Nironi Ferraroni Alessandro e Vecchi Elena.

#### **DELIBERAZIONE DI C.C. N. 43 DEL 11/06/2013**

**OGGETTO: TRASCRIZIONE DISCUSSIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE DEL 11 GIUGNO 2013**

#### **IL CONSIGLIO COMUNALE**

Nell'odierna seduta del 11/06/2013 svolge la discussione che interamente trascritta dalla registrazione magnetica è qui di seguito riportata:

#### **Marco Ferri - Presidente del Consiglio Comunale:**

“Come richiesto dal Consigliere Nironi, chiedo al Consiglio comunale di osservare un minuto di silenzio per la scomparsa del Maggiore Giuseppe La Rosa avvenuta in Afghanistan l'8 giugno.”

IL CONSIGLIO COMUNALE OSSERVA UN MINUTO DI SILENZIO.

Punto n. 1: *"Approvazione verbale n. 24 dell'11.04.2013 e verbali sedute precedenti del 30.04.2013 e del 07.05.2013". (Deliberazione n. 35)*

#### **Marco Ferri - Presidente del Consiglio Comunale:**

“Il Consiglio è chiamato ad approvare i verbali delle precedenti sedute del 7 aprile, del 7 maggio ed il verbale n. 24 dell'11 aprile. Poichè nessuno chiede di intervenire, li metto in votazione.” *(Approvati a maggioranza.)*

*favorevoli n. 10;*

*contrario n. 00*

*astenuti n. 4 (consiglieri sig. Nironi Ferraroni Alessandro, Filippini Fabio, Pagliani Giuseppe e Ferrari Fabio).*

Punto n. 2: *"Comunicazioni del Presidente del Consiglio". (Deliberazione n. 36;*

Il Presidente del Consiglio, Marco Ferri informa di non avere alcuna comunicazione da dare al Consiglio.

Punto n. 3: *"Comunicazioni del Sindaco". (Deliberazione n. 37);*

Il Sindaco, Mammi Alessio informa di non avere alcuna comunicazione da dare al Consiglio.

Punto n. 4: *"Verifica della quantità e qualità di aree e fabbricati da destinarsi alla residenza, alle attività produttive e terziarie, da cedere in diritto di proprietà o in diritto di superficie, ai sensi dell'art. 172, lett. C), del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267".(Deliberazione n. 38)*

#### **Gian Luca Manelli - Vice Sindaco:**

Non ci sono aree nella condizione prevista dalla delibera, quindi la delibera è negativa.

#### **Marco Ferri - Presidente del Consiglio Comunale:**

Poiché non ci sono richieste di intervento, metto in votazione il punto all'ordine del giorno. *(Approvato a maggioranza. Favorevoli n. 10; astenuti n. 4: Nironi, Filippini, Pagliani, Ferrari).* Metto in votazione l'immediata eseguibilità della delibera ora approvata. *(Approvata a maggioranza.)*

*favorevoli n. 10;*

*contrario n. 00*

*astenuti n. 4 (consiglieri sig. Nironi Ferraroni Alessandro, Filippini Fabio, Pagliani Giuseppe e Ferrari Fabio).*

Punto n. 5: *"Tares - Tributo comunale sui rifiuti e sui servizi. Approvazione convenzione per l'affidamento della gestione del tributo per l'anno 2013 ad Iren Emilia SpA".(Deliberazione n. 39)*

#### **Gian Luca Manelli - Vice Sindaco**

Si tratta di una questione che ormai è più simile ad una commedia: l'introduzione della Tares, prevista già dall'anno scorso, ma che mai ha trovato completa attuazione, e sta proseguendo con Decreti che sono delle toppe in qualche modo a situazioni contingenti di necessità. In questo caso la situazione di necessità è quella di riscuotere appunto il tributo, anche se ancora non determinato, da parte di qualcuno. La legge di stabilità del 2012 prevedeva la possibilità, in deroga alle normative che erano state stabilite l'anno precedente, di assegnare questo incarico di riscossione al gestore che lo faceva in precedenza, sia che fosse il gestore della raccolta dei rifiuti solidi urbani, sia che fosse un terzo soggetto, limitatamente all'anno 2013, prevedendo tutte le norme con cui doveva essere raccolto questo tributo. Quindi, anche perché i tempi ovviamente non ci sono per soluzioni diverse, così come abbiamo riaffidato per il 2013 il servizio di raccolta, gestione e smaltimento rifiuti al gestore che lo faceva in precedenza, affidiamo a chi faceva il servizio in precedenza, quindi sempre a Iren, l'esazione del tributo nelle forme previste dalla legge, che sono quindi: una fatturazione adesso, al 25 giugno, così come deliberato dalla Giunta, con il 50% del tributo calcolato con i criteri dell'anno precedente; un altro 50% ad ottobre, non più raccolto con le forme precedenti, quindi con le forme del RID, del bollettino, della TIA 2, ma con le forme già del F24, quindi della natura fiscale che assumerà la Tares, più un conguaglio, una volta deliberate le tariffe e misurate le quantità, che sarà nel 2014. Tutto questo secondo quanto dettagliatamente previsto dalla legge che prevede anche cosa deve esserci scritto sul bollettino. Sostanzialmente, è una sospensione del tributo, che entra formalmente in vigore, ma non viene determinato nella sua quantità complessiva. Quindi si tratta di fatto di acconti che vengono pagati dai contribuenti a date prefissate, che troveranno poi conguaglio una volta compiuta - speriamo - tutta la normativa al riguardo, nel 2014. Ovviamente l'operazione è necessaria perché da una parte il servizio di raccolta e smaltimento rifiuti viene pagato, continua ad essere pagato, quindi c'è un esborso di denaro, e ovviamente occorre anche l'introito per finanziare questo servizio. Quindi il legislatore accogliendo le richieste dei gestori dei servizi che avevano necessità ovviamente di essere pagati, ha emanato questo provvedimento che noi oggi accogliamo e che non comporta sostanzialmente nessuna variazione rispetto alla legge, accoglie pedissequamente la legge, ed ha durata temporanea fino al 31.12.2013.

#### **Marco Ferri - Presidente del Consiglio**

Poiché nessun consigliere chiede di intervenire, metto in votazione il punto n. 5 all'ordine del giorno. *(Approvato a maggioranza. Favorevoli n. 10; astenuti n. 4: Nironi, Filippini, Pagliani, Ferrari).* Metto in votazione l'immediata eseguibilità della delibera ora approvata. *(Approvata a maggioranza.)*

*favorevoli n. 10;*

*contrario n. 00*

*astenuti n. 4 (consiglieri sig. Nironi Ferraroni Alessandro, Filippini Fabio, Pagliani Giuseppe e Ferrari Fabio).*

Punto n. 6: *"Adozione piano urbano della mobilità e piano generale del traffico urbano del Comune di Scandiano".(Deliberazione n. 40)*

#### **Assessore Cristian Zanni**

Mi preme innanzitutto ringraziare chi in questi anni, a partire dal 2010, ha collaborato in maniera attiva alla realizzazione e alla creazione di questo piano. Un piano che nasce da determinate necessità, ovvero cambiamenti che erano già previsti a livello infrastrutturale molto importanti del nostro territorio, già decisi dalle precedenti amministrazioni, e che avrebbero portato comunque ad un cambiamento forte delle modalità di mobilità interna del territorio, delle modalità di fruizione appunto della mobilità, quindi si è deciso di andare a studiare quelle che potevano essere l'incidenza sul traffico e sulle abitudini degli scandianesi, quindi prevenire situazioni di disagio, e poter intervenire in maniera pianificatoria con un certo anticipo. In particolare mi preme ringraziare la Cooperativa Architetti e Ingegneri, in particolare nelle persone degli

ingegneri Luca Reverberi e Francesco Boccia, i due ingegneri che si sono occupati principalmente appunto della redazione del piano, il dottor Marco Riccardi, il dott. Andrea Panzavolta, che si sono occupati del percorso di partecipazione che abbiamo deciso di mettere insieme per potere arrivare ad un documento che fosse il più condiviso possibile con la cittadinanza e con tutti gli stake orders che sono presenti sul territorio. Il piano nasce nel 2010 con lo studio di quello che era lo stato di fatto, quindi con una serie di misure dettagliate, fatte sul traffico scandinavo, andando ad individuare 11 sezioni che sono state monitorate per alcuni giorni, individuando quelle che sono appunto le caratteristiche del traffico in ingresso, andando ad individuare per ogni singola sezione le variazioni giornaliere, sia il numero e i quantitativi in entrambe le direzioni del traffico, sia l'indicazione delle dimensioni dei veicoli che attraversavano, oltre che le classi di velocità di attraversamento di queste sezioni. Questo è servito per individuare quelli che erano gli effettivi, e mettere in evidenza alcune caratteristiche, alcuni effettivi problemi che poi si sono evidenziati dalla lettura dei dati e dallo studio insieme alle persone. In generale nelle ore del mattino, a Scandiano - tanto per dare dei numeri, che comunque fanno un po' impressione - circa 11.000 veicoli attraversavano le sezioni che abbiamo all'interno del nostro territorio, alcuni ovviamente di traffico di attraversamento; e se consideriamo che questi 11.000 veicoli sono circa un 9% del traffico complessivo giornaliero, vuol dire che abbiamo circa 100.000 veicoli che nell'arco della giornata vediamo attraversare il nostro territorio. Sono cifre che, finché uno non le legge, solitamente non ne prende coscienza. Principalmente è un traffico veicolare e moto-veicolare; il traffico pesante incide per circa un 12-15%. Una cosa che sicuramente anche questa fa abbastanza impressione verificare, sono le velocità medie che vengono tenute; oltre il 50% - ed erano tutte sezioni dove vi era ovviamente il limite dei 50 all'ora - dei veicoli passa con una velocità media compresa tra i 50 e i 70 km all'ora; addirittura un 28% supera i 70 km all'ora. Questo è stato uno dei principali spunti che è stato preso in considerazione nella riflessione sulle modalità attuative di cosa mettere in pratica per pianificare la mobilità scandinava. Una cosa molto importante che come Amministrazione abbiamo deciso di fare, è stata quella di creare un percorso di partecipazione attiva che permettesse fin dall'inizio di andare ad intervistare, a rendere partecipi al piano, quindi far conoscere quelle che sono le intenzioni dell'Amministrazione a tutta la popolazione. Da settembre a dicembre 2010 è stato fatto il percorso di ascolto, in cui sono stati coinvolti più di 400 cittadini, sono state organizzate 7 assemblee pubbliche nelle varie frazioni per poter mettere in evidenza appunto le criticità locali che si avevano, per arrivare a redigere quello che era un documento chiamato appunto "la circolazione dei cittadini". Questo raccoglieva appunto tutte quelle che erano le criticità del territorio ed era la base per andare poi dopo ad individuare quelle che potevano essere le soluzioni progettuali da adottare. È stato fatto anche un laboratorio ad hoc su di un tema che era venuto fuori nella prima fase (questo è avvenuto il 28 maggio del 2011), è stato uno open space technology, una modalità decisamente innovativa di partecipazione che abbiamo deciso di adottare sulla tematica proprio puntuale della riqualificazione della stazione di Scandiano. Abbiamo colto l'opportunità di avere il cantiere e dei lavori in corso da parte della Regione con le opere di FER che erano mirate alla chiusura del passaggio a livello, siamo riusciti attraverso questo progetto anche a reperire ulteriori risorse per poter riqualificare e far diventare praticamente la stazione da un progetto semplice, un progetto necessario alla mera chiusura del passaggio a livello, invece ad un'opera di riqualificazione generale della zona e la trasformazione della stessa in un punto di interscambio modale che sia appunto il centro della mobilità sostenibile scandinava, facilmente individuabile dalla parte dei cittadini e in modo tale da avere anche quella che è la percezione reale della vera offerta di trasporto pubblico a Scandiano. Infatti adesso tutti i trasporti pubblici, i mezzi pubblici, hanno delle linee che sono "sparpagliate" sul territorio, e la percezione, per chi si ferma alla singola stazione, o postazione, o punto di attesa del mezzo pubblico, è quella di avere un'offerta molto inferiore rispetto a quella che esiste realmente. In questi incontri abbiamo avuto una partecipazione di circa 400 persone, sono state intervistate una settantina di persone, dei focus group dedicati sulle scuole, intervistando dirigenti, insegnanti, tecnici, tecnici dell'Amministrazione comunale, anche i partiti di maggioranza e di minoranza sono stati sentiti, poi dopo altri stake orders, dalle forze di sicurezza, alle associazioni economiche, alle associazioni cooperative, sportive, comitati, sono tutti stati intervistati in modo puntuale. I risultati del percorso hanno portato alla creazione di piccole carte tematiche in cui venivano suddivise le problematiche di tipo ciclopeditone da quelle di tipo veicolare. E queste successivamente sono servite per essere trasformate nella prima tavola di progetto che è stata realizzata, che è appunto quella delle criticità. Quindi puntualmente, dalle singole segnalazioni dei cittadini e da quello che è venuto fuori dalla parte di ascolto, sono state puntualmente individuate delle situazioni di pericolo e delle criticità che poi sono state affrontate nella fase successiva di progettazione. Questo è stato fatto fondamentalmente per ogni frazione, per ogni nucleo abitato, appunto dandoci questa modalità e individuando un po' quelle che sono quasi tutte le criticità del territorio. La fase successiva ha portato ad una idea di proseguire ovviamente quello che era il cammino iniziato sulla partecipazione, andando a permettere alla cittadinanza di intervenire in maniera attiva su quella che era appunto la progettazione, cosa che solitamente avviene un po' sottovalutata e non sempre attesa da parte delle amministrazioni. Sono stati fatti quindi quattro focus group con delle persone che si erano resi disponibili nella fase precedente di partecipazione ad approfondire determinati temi, con le quali siamo andati appunto con le tavole delle criticità ad illustrare quali potevano essere alcune soluzioni possibili per la risoluzione

delle criticità. Sono stati toccati quattro temi fondamentali: quello della mobilità sostenibile, quindi del trasporto pubblico, delle piste ciclabili, della cultura del muoversi sostenibile in generale; le politiche delle aree di sosta, le politiche di moderazione del traffico, quindi istituzione "zone 30", la regolamentazione dei sensi unici, la creazione di interventi di moderazione a livello locale della velocità, e il problema dell'accesso agli istituti scolastici, affrontato non tanto nell'ottica della risoluzione di quelle che sono le congestioni del traffico che si creano in quei punti, ma in un'ottica di generare un flusso di uscita da questi istituti scolastici coordinato e sicuro, quindi mettendo in protezione quelli che erano i percorsi principali degli studenti. Le modalità operative ovviamente erano quelle di ragionamento e di confronto con la tecnica appunto del consensus conference, che portava ovviamente a delle serate che si sviluppavano, poi non finivano mai alle 23, finivano anche oltre, con circa sempre una quindicina di persone individuate, nelle quali ognuno poteva dire la propria opinione, sulla quale veniva cercata una discussione propositiva e costruttiva al fine di arrivare ad una decisione comune di quelle che potrebbero essere le modalità operative. Sono stati fatti appunto vari incontri in cui sono stati messi a disposizione degli strumenti sia grafici, sia spiegazioni date dalla competenza dei tecnici che hanno partecipato alla redazione del piano, nei quali venivano fuori in una prima fase delle proposte di descrizioni che venivano da parte dei cittadini; sono state tutte trascritte e successivamente è stato fatto uno studio di fattibilità tecnica vera e propria nel quale poi si poteva andare a capire se la proposta era ragionevole, se era fattibile, se era una bella idea ma non vi erano le risorse, e in questo modo appunto abbiamo trattato un po' tutti questi temi. Politica della sosta: abbiamo notato - e la logica del piano e delle soluzioni che sono state messe in piedi vanno in quest'ottica - che abbiamo una forte problematicità di individuazione, difficoltà nel trovare posti auto disponibili nella zona del centro storico, e anche già nei pressi del centro storico un'ampia gamma di parcheggi che invece sono assolutamente sotto utilizzati, quindi la logica che abbiamo messo in piedi come pratica era quella di individuare alcune zone nelle quali potesse essere effettuata una rotazione, quindi una normazione del traffico, una regolazione della sosta in modo tale da favorire la rotazione dei posti auto. Nel piano individuiamo questo come necessità proprio per il centro storico, al fine di andare a favorire quello che è anche il concetto di centro commerciale naturale che appunto dovrebbe essere la base della vita del centro di Scandiano. Abbiamo solamente suggerito - come forma di rotazione, visto che adesso una forma esiste, ed è quella della sosta, abbiamo suggerito, ma ovviamente il piano non prende in considerazione l'attuazione specifica di quella che è forma, quella della sosta a pagamento con una franchigia di un'ora, il modello che più o meno esiste nel Comune di Correggio, con delle premialità per chi, ad esempio, ha le auto a metano, oppure comunque ad energia sostenibile, che possono avere anche della scontistica dal punto di vista tariffario. Il modello è stato condiviso anche con i commercianti del centro e anche loro si erano indirizzati più o meno in questa logica, quella appunto di creare rotazione per favorire la fruibilità del centro. Politiche di moderazione del traffico: anche qui sempre dando degli strumenti, si è andati ad individuare quelle che sono nella scala gerarchica le strade di viabilità locale che devono essere gestite come "dei giardini, delle estensioni dei propri giardini", dove i bambini teoricamente potrebbero giocare in strada, e si sono individuate alcune di quelle che potevano essere delle forme di moderazione e di limitazione della velocità, che abbiamo visto essere un problema, quindi anche l'azione di aiuole spartitraffico, l'indicazione della velocità in ingresso ai centri, l'arredo urbano come forma di restringimento della carreggiata, le chicane, che potevano essere individuate, sistema molto utilizzato nel nord Europa. Abbiamo cercato di dare alle persone che partecipavano anche un'idea di quali potevano essere forme alternative, che non sono usualmente utilizzate in Italia, almeno non a Scandiano, al fine di poter favorire una maggiore cultura di quelle che potevano essere le forme individuate. Nel nostro territorio in passato sono state individuate come forma massiva gli attraversamenti pedonali rialzati, che però a mio parere puniscono indistintamente sia quelli che si muovono in maniera coscienziosa, sia quelli che trasgrediscono le norme e recano pericolo alla popolazione, quindi abbiamo cercato di limitare i disagi, ma di mantenere l'efficienza. Stiamo sperimentando adesso alcune di queste forme sul territorio. Accessibilità agli istituti scolastici: era l'ultimo tema nel quale abbiamo messo in evidenza quelle che erano le criticità maggiori all'uscita di queste scuole, e per ogni singolo intervento, sempre con la cittadinanza, si sono andate ad individuare alcune soluzioni. Abbiamo preso, come esempio, l'Istituto della Rocca, nel quale si è intervenuti successivamente già sia realizzando la ciclabile, che andando ad attuare uno dei punti che erano stati proposti, ovvero l'individuazione di un accesso su Via Cesari, chiudendo la strada negli orari di ingresso e di uscita dalla scuola, favorendo quindi un accesso laterale per entrambe le scuole. Questo intervento verrà a concludersi questa estate, quindi l'anno prossimo potranno essere già attive queste cose. Il piano della mobilità ha anche valenza di piano generale. Una piccola nota tecnica: il piano della mobilità sta alla mobilità come il PSC, quindi ha una valenza temporale più ampia, una logica molto più territoriale, più ampia, anche come modalità attuative; il piano generale del traffico invece ha un tempo più ristretto per l'attuazione. Noi abbiamo cercato di unire entrambi gli strumenti al fine di raggiungere le migliori condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, una riduzione generale degli inquinamenti prodotti dal traffico, favorire anche nell'ottica della mobilità un risparmio energetico, una razionalizzazione della maglia viaria, la messa in sicurezza delle intersezioni e degli attraversamenti, moderazione del traffico, riqualificazione degli spazi pubblici centrali, incentivazione del trasporto pubblico, una pianificazione della mobilità ciclabile e

pedonale. Questo ultimo tema ha una tavola dedicata nel piano della mobilità in cui abbiamo cercato di dare maggiore organicità a quella che era già una serie di proposte molto presenti sul territorio, ma che mancavano di organicità o comunque mancavano dei piccoli tratti per rendere una fruibilità completa alla mobilità sostenibile, in particolar modo con la ciclabile. Nel piano si trovano anche dei progetti "faraonici", nel senso della ciclabile che da Scandiano passa da Via Casellette, va verso Salvaterra, quella che arriva a Rondinara, quella che arriva a Reggio Emilia oppure a Rubiera, abbiamo deciso di inserirle anche se ovviamente alla luce delle risorse economiche che sono purtroppo disponibili in questo momento risultano di difficile attuazione. Questo per dire che il monte lavori totale che si legge nella tavola finale della relazione del piano urbano delle mobilità comporterebbe delle cifre astronomiche per l'attuazione di questo piano, cosa che invece, escludendo queste grandi piste ciclabili, almeno le due-tre meno fruibili e più dispendiose, si ritorna a delle cifre che comunque nell'arco di 4-5 anni permetterebbero un'attuazione completa del piano.

Io lascerei la parte tecnica dei singoli interventi da parte, anche perchè il tema l'abbiamo affrontato più volte in Commissione; se ci sono dei temi che voi volete approfondire anche in termini delle soluzioni, dopo possiamo aprire le tavole del piano, ed eventualmente guardarle successivamente. Io ringrazio nuovamente anche tutti voi che avete partecipato alla redazione del piano, agli incontri che abbiamo fatto, ed anche l'ing. Reverberi ed il dott. Riccardi che sono arrivati a presentazione in corso.

### **Consigliere Fabio Filippini:**

“Il tema della mobilità è uno degli argomenti sul quale già ad inizio consiliatura il nostro gruppo presentò dei documenti, non in maniera evidentemente così strutturata, ma da lì nacque anche - perchè già anche presenti a livello programmatico nel programma di maggioranza - la necessità di dotare il Comune di uno strumento, che poi è quello che ci accingiamo a votare questa sera, che è il PUM. Quindi già partimmo ad inizio legislatura e francamente 3-4 anni, a seconda di quando si vuole dare inizio allo studio che ha portato all'adozione di questo PUM, mi pare sia occorso tanto tempo, nel senso che l'esigenza era già sentita quattro anni fa, per cui chiaramente arrivare dopo 3-4 anni alla votazione ritengo che sia un tempo alquanto lungo. Ciò non toglie che questo piano urbano della mobilità abbia degli elementi innovativi, abbia degli elementi di qualità. Mi riferisco in particolar modo all'individuazione, ad esempio, soprattutto nelle aree più critiche, di sistemi innovativi di rallentamento del traffico. Questo l'ho sempre sostenuto perchè non mi sono mai piaciuti i dossi, che sono una soluzione sostanzialmente troppo semplicistica. E' evidente che sistemi alternativi, quali i restringimenti delle carreggiate che in alcuni punti sono già stati fatti, ad esempio semplicemente aggiungendo sulla stessa sede stradale una pista ciclopedonale, è evidente che già quello di per sè è un restringimento della carreggiata, quindi con un unico intervento si ottengono sostanzialmente due effetti: dotare quella strada di un percorso ciclopedonale in tutta sicurezza per i pedoni e i ciclisti e di conseguenza restringere anche la carreggiata soprattutto nei percorsi urbani; evidentemente questo provvedimento ottiene un rallentamento dei veicoli che percorrono quelle strade. Pur non andando ad individuare soluzioni che devono essere adottate, ma suggerendo solamente, ciò che io voglio sottolineare, che è importante a mio avviso, è di non andare ad individuare elementi troppo innovativi, cioè elementi che esisterebbero solo nel Comune di Scandiano, perchè quando un automobilista arriva a Scandiano si troverebbe in un qualche modo disorientato da elementi troppo innovativi. Ci riferiamo ad esempio alle chicane, oppure a quei restringimenti che si sono visti solo come esempi, fatti in un determinato modo, che non ci sono da nessun'altra parte dei nostri territori. Per cui è chiaro che un automobilista se li trova a Scandiano potrebbe trovarsi un attimino disorientato. Quindi questo lo vedo un po' come un elemento a cui porre attenzione quanto meno. Per ciò che invece riguarda aspetti un po' più pratici, al di là che questa sera stiamo votando un documento che sostanzialmente è di indirizzo, non è un documento esecutivo, voglio far notare alcune cose; nel senso che qua c'è tanta teoria, ma ci sarebbe tanta pratica da applicare; e noi ci saremmo aspettati che in questi anni, in questi mesi, fosse già stata applicata. Vado a fare alcuni esempi. Non c'è da aspettare il PUM, benché il PUM individui questi elementi come fattori sui quali intervenire. Il primo è la rotonda - ne abbiamo già parlato qualche mese fa - che c'è sul ponte che da Arceto arriva a Scandiano; li sappiamo tutti che dobbiamo aspettare la Provincia, però i tempi si stanno allungando e vanno ben oltre le promesse con le quali ci eravamo lasciati in Commissione. Una cosa molto critica che io vedo è che in quel punto lo svincolo per chi viene da Scandiano non è ancora stato chiuso, ci eravamo detti in Commissione che quello svincolo dovesse essere chiuso perchè comunque purtroppo gli automobilisti tendono a svoltare a sinistra, benché ciò non sia consentito, attraversando la strada in un punto critico, rischiando di fare un incidente, perchè poco visibile, le macchine arrivano a velocità abbastanza sostenuta. C'è quindi da augurarsi che in quel punto non si faccia male nessuno. Secondo me quello svincolo andrebbe chiuso immediatamente perchè non si crea a mio avviso problemi a nessuno, nel senso che non ci sono abitazioni in quella zona, c'è solo il cimitero, ma chi va al cimitero se arriva da Scandiano torna indietro, e se uno va ad Arceto, perchè deve tornare indietro da Arceto, potrebbe percorrere Via Padre Sacchi. L'altra criticità è la rotonda ad Arceto su Via per Salvaterra nell'incrocio con Via Casellette, anche qua si sta aspettando che la Provincia abbia i fondi, anche quello è un punto critico. Oltre tutto lì abbiamo un quartiere che ha un accesso, sempre su Via per Salvaterra, abbastanza critico, che è così da tanti anni; anche qua poi si porta dietro un altro problema: viene data l'abitabilità ad

abitazioni presenti in quartieri urbanizzati ma non ancora collaudati e consegnati al Comune, e questo per me è un aspetto di criticità, perchè dopo quei quartieri non sono in mano a nessuno, ad esempio quando viene a nevicare il Comune non manda gli spartineve perchè quel quartiere non è stato consegnato al Comune, molte volte succede che il proprietario non agisce anche se deve procedere, e chi ci rimette sono i residenti che hanno acquisito e che hanno avuto l'abitabilità. Anche questo è un elemento critico che secondo me all'interno del PUM in un qualche modo andrebbe riportato. Si deve iniziare a dare l'abitabilità ai comparti urbani di nuova realizzazione - benché secondo me nei prossimi anni se ne faranno pochi - solamente quando le opere di urbanizzazione primaria sono state consegnate, questo è un altro elemento. Così come è un altro elemento tutto quel comparto che afferisce sostanzialmente agli interventi che deve fare FER nella realizzazione della nuova stazione, quindi la chiusura del passaggio a livello, è tanto che ce lo diciamo, ma non viene fatto e non si capisce perchè si stia rimandando questa decisione, francamente è da tanti anni, sono state fatte tutte le opere, è stata fatta quella mini-tangenziale che arriva a Chiozza, tutte opere della FER, e non si capisce perchè quell'opera non venga fatta benché sia qua individuata, è un'opera che è stata individuata da tantissimo tempo, ben prima di questo strumento. Anche qua vi sono dei ritardi che francamente non sono neanche afferibili a mancanze di risorse o a cose di questo tipo, perchè sono lavori tutti finanziati dalla FER, tant'è che sono lì da tanto tempo, che devono essere sostanzialmente realizzati e le risorse sono a disposizione. Quindi da un punto di vista teorico questo è un modello sostanzialmente corretto, ma da un punto di vista pratico l'impressione è che si sia un po' "cincischiato", si sia persa qualche occasione e non si sia agito in maniera efficace laddove si poteva sostanzialmente agire e dove si doveva agire, dove era previsto, dove erano stati fatti degli studi di un determinato tipo affinché sostanzialmente alcune situazioni critiche venissero risolte anche prima dell'adozione di questo PUM, e non vorrei che successivamente, dato questo modello teorico, poi si facesse la fine che è stata fatta con il PSC; abbiamo adottato il PSC a inizio consigliatura ed il RUE è arrivato solo da pochissimo tempo. Sarebbe opportuno, ci piacerebbe che dalla teoria alla pratica ci fosse un restringimento, o comunque si agisse, ove le risorse lo consentano evidentemente, con maggiore efficacia. “

#### **Consigliere Fabio Ferrari:**

“Io ho partecipato al percorso del PUM con la cittadinanza, credo di avere saltato un incontro, poi arrivavano le relazioni che venivano mandate dopo ogni incontro. Devo dire che da tali incontri è emerso di tutto e di più: da un autosilos dell'ospedale, alla richiesta di avere più spazi per i parcheggi e quant'altro. Questo PUM lo vedo molto di indirizzo, perchè in termini di fattibilità ho davvero dei dubbi. Se partiamo dal discorso delle scuole, è dal 2009 che chiedo che venga chiusa Via Cesari per quanto riguarda la messa in sicurezza dell'accesso dei bambini sia alle elementari che all'asilo, è stato fatto un cancello, poi non è più stato fatto nulla. Adesso sembra addirittura che verrà chiusa solo durante l'orario scolastico e non più in sede fissa, quindi voglio vedere chi va a spostare i cartelli o aprire e chiudere la mattina durante l'orario di ingresso e durante l'orario di uscita. Allora continuiamo a tenere chiusa via della Rocca, perchè se dobbiamo spostare un agente della Polizia municipale da Via della Rocca a Via Cesari è inutile farlo; o si fanno le cose fatte bene, o a metà non si fa niente. Per quanto riguarda il PUM, ricordo che in Commissione si parlò anche di quel bellissimo progetto che è in fase di attuazione della pista ciclopedonale Bosco-Scandiano. Mi sembra di avere capito, e spero di sbagliarmi, che all'altezza della discesa di Pratissolo verrà fatta una rotonda, perchè la pista ciclopedonale non è tutta su una corsia ma su due corsie. Bene, quando avremo qualche bambino che attraverserà la rotonda e arriverà un camion, penso che dovremo andare a tirar su quel bambino con la palettina, o qualche genitore in bicicletta, perchè pare che mettere un semaforo a chiamata sia molto più complicato, ma io penso di avere capito male, il documento ce l'ho qua, quindi probabilmente non ho capito male. Quindi, se c'è un indirizzo di fattibilità, mi sta bene. Non voglio proseguire, anche se avrei molte altre cose da segnalare, ma avremo sicuramente tempo nelle prossime settimane per proseguire la discussione. Ricordo soltanto la questione della scuola di San Francesco per la quale era stato detto che si sarebbe messo un semaforo, mentre i bambini continuano a passare tranquillamente sul dosso con le macchine in circolazione. Quindi, o le cose si fanno nei termini, o si fanno sulla carta. Sono state fatte delle bellissime tavole, importantissime, si sono portate al confronto con la cittadinanza; ricordo che addirittura una proposta di deviare il traffico dalla statale e farlo passare davanti alla Rocca per portare più gente a Scandiano. Questo come paradosso, per dire che se ne sono sentite di tutti i colori. Qualora ci fosse un percorso di fattibilità su quello che sarà il PUM, gradirei che ci fosse un incontro in Commissione e fossimo portati a conoscenza di quello che sarà il percorso di volta in volta, per non trovarci con delle fioriere piene di rifiuti. Sono state infatti posate delle fioriere e alcune sere fa l'ambulanza non è riuscita ad entrare a causa della barriera posta dalle fioriere ed anche dai camion che non vengono spostati perchè mancano i divieti di sosta ai mezzi pesanti, per cui vengono parcheggiati a fianco delle fioriere, impedendo in tal modo alla gente di uscire di casa. E' un inconveniente che vedremo soprattutto la domenica quando ci saranno le piscine aperte. E quello che ho segnalato è accaduto la settimana scorsa. Gradirei quindi che ci fosse veramente la volontà di mettere a punto un piano per la messa in sicurezza. Ben vengano la pista ciclopedonale, la sicurezza per i pedoni, i parcheggi, vorrei però che ci fosse un percorso condiviso, e non trovarci dalla mattina alla sera che qualcuno decide senza darne voce in capitolo, che non mi sembra il caso, visto che piaccia o non piaccia

rappresentiamo una certa fetta di cittadini di Scandiano che ci hanno dato il voto; vorrei quindi che anche noi venissimo messi al corrente di quello che sarà il futuro percorso del PUM. “

**Consigliere Daniele Mazza:**

“Dopo l'esposizione dell'assessore Zanni c'è ben poco da aggiungere, se non unirsi ai complimenti per chi ha lavorato alla realizzazione di questo piano e anche per il metodo che è stato utilizzato, vale a dire quello di coinvolgere direttamente la cittadinanza, penso che sia stata una delle prime occasioni a Scandiano, se non proprio la prima, in cui è stata attivamente coinvolta la cittadinanza. Sicuramente questo lascia ben sperare anche per il futuro. In Commissione sono state viste diverse cose di cui hanno accennato i consiglieri Filippini e Ferrari. I tempi lunghi per il piano sicuramente sono riferiti anche alle modalità con cui lo stesso è stato sviluppato, vale a dire che ha avuto anche fasi di indagini, di interviste e anche di elaborazione dei dati, cose che portano via del tempo. Riguardo alle altre cose, è vero, ci può essere qualche ritardo, qualcuno forse imputabile al Comune, qualcun altro no. Noi ci troviamo comunque - questo lo ricordo non tanto per scusare l'amministrazione comunale ma perché è la realtà - a che fare talvolta con anche problemi di tipo economico per fare interventi che magari potrebbero anche sembrare di entità limitata come costo, ma che tra una procedura e altre cose, talvolta anche le cose più semplici possono essere di difficile realizzazione. Su alcune cose rimango francamente un po' stupito, perché per i metodi che sono stati utilizzati è stata sollevata qualche polemica sui giornali nei giorni scorsi. Sono metodologie quelle che abbiamo iniziato ad applicare a Scandiano che sono applicate anche, come diceva l'assessore, all'estero, nei paesi del Nord Europa da cui prendiamo sempre esempio, da decine di anni e anche da altri Comuni della nostra provincia, se non ricordo male uno di questi è Reggio. E' stato detto di cercare di fare cose non troppo innovative per timore che qualcuno arrivi a Scandiano e faccia fatica a ritrovarsi; io penso che siamo dotati di un cervello, la patente l'abbiamo presa ed io credo che la gente che viene a trovarsi di fronte ad un restringimento della carreggiata o a qualcosa di diverso, se dovutamente ben segnalato, non abbia problemi ad affrontarlo. Per altre cose, si chiede un ulteriore percorso condiviso, ovviamente alla condivisione non c'è mai limite, si può ulteriormente, magari anche nel corso delle serate di presentazione del bilancio, o anche con incontri ad hoc con la cittadinanza, esporre quelli che saranno i metodi che verranno utilizzati a Scandiano nei prossimi mesi e nei prossimi anni per la messa in sicurezza delle strade, tant'è che alcuni di questi metodi non sono stati realizzati, ma lo saranno nei prossimi mesi o nei prossimi anni perché sono previsti anche nel futuro piano degli investimenti. Mi viene anche da dire che c'è stata un'ampia condivisione; è un ottimo metodo quello di condividere i programmi dell'Amministrazione con la cittadinanza. Il mondo è pieno di novità, tutti i giorni ci sono delle novità, trovarcele davanti a casa ovviamente sorprende e colpisce un po' di più, spero tuttavia che la cittadinanza capisca che certi interventi che possono apparentemente limitare la libertà di movimento di qualcuno, comunque sono fatti ai fini della sicurezza proprio per chi abita in quella strada. Poi se ci sono dei ritardi nel completare le opere, o se ci sono delle incompletezze, queste è giusto sempre segnalarle, perché un'opera compiuta a metà, specialmente quando si è in ambito viabilistico, può comportare dei problemi. Per il resto direi che il lavoro che è stato fatto è più concreto di quello che può sembrare; gli interventi che sono nel piano verranno realizzati in parte, partendo da quelli che hanno costi più sostenibili, fino ad arrivare magari a quelli più faraonici, usando il termine usato dall'assessore Zanni. Per il resto, penso che da parte di tutta la maggioranza, quanto meno del Partito Democratico, ci sia la piena condivisione del lavoro che è stato fatto.”

**Alessio Mammi – Sindaco:**

“Semplicemente per alcune riflessioni. La prima è che questo è uno strumento molto innovativo, che in questa città non è mai stato adottato, in tante altre città non sanno neanche che cos'è, soprattutto quelle di dimensioni come la nostra. Quindi è giusto un richiamo ad accelerare il più possibile i tempi, all'efficienza, all'attuazione rapida delle decisioni che si prendono, però riconosciamo almeno il fatto che ci troviamo di fronte ad una scelta di grande innovazione, di grande cambiamento, una scelta che pone Scandiano a livelli di carattere europeo in termini di programmazione, di progettazione, di studio rispetto al tema della mobilità. Quindi da questo punto di vista voglio ringraziare i tecnici che ci hanno accompagnato in questo lungo percorso, in particolar modo voglio ringraziare l'assessore Zanni che l'ha seguito fin dall'inizio con grande attenzione, competenza, professionalità e anche capacità di costruire un percorso partecipativo. È chiaro che un percorso più veloce, più sbrigativo, ci avrebbe certamente portati a questa discussione tempo prima, ma avrebbe escluso dalla discussione e dal confronto molte categorie sociali che invece abbiamo voluto appositamente coinvolgere. E credo che questo sia molto importante, perché questo non è un piano di durata annuale, biennale, non è neanche un piano di legislatura, questo è un piano che deve avere un respiro più ampio, è uno strumento che noi lasciamo anche alle future generazioni di amministratori che consentirà loro di prendere decisioni in maniera consapevole ed organica, perché se c'è un tema che richiede organicità di decisioni e di interventi, è quello della mobilità, sul quale spesso invece rincorriamo l'emergenza, la paura, il problema dell'immediatezza, e perdiamo di vista invece la programmazione. Serve invece proprio su questo tema, per dare efficienza al sistema della viabilità e della mobilità urbana, una capacità di programmazione e di mettere in maniera organica a sistema i problemi e gli interventi per risolvere i problemi. Questo è un documento

importantissimo perché è come un libro bianco sulla mobilità e la viabilità scandinava. Non è quindi che noi diciamo: non ci sono problemi a Scandiano, noi abbiamo fatto il libro bianco sulla viabilità e sulla mobilità scandinava, quel documento l'abbiamo messo su Internet alla visione e alla portata di tutti, di tutti cittadini, di tutte le associazioni, di tutti i gruppi politici; abbiamo mostrato a tutti quella che è la situazione della mobilità, i problemi più piccoli e i problemi più grandi, poi abbiamo messo anche possibili soluzioni, possibili interventi. Certamente questi interventi, queste soluzioni, queste risposte saranno portate avanti compatibilmente alla situazione economica, alle risorse che l'ente ha, partendo dagli interventi prioritari in particolar modo per rendere la viabilità e la mobilità efficiente, ma anche per la sicurezza dei cittadini, perché uno dei grandi temi che è stato posto costantemente dalle persone è quello della sicurezza dei cittadini quando vanno per strada, è uno dei problemi che ci hanno segnalato maggiormente, in particolar modo rispetto al tema della velocità delle auto. Costantemente, in questi quattro anni da Sindaco, io ricevo richieste di interventi sul problema della velocità delle auto, in particolar modo vicino ai centri abitati, ai quartieri residenziali, ma anche alle scuole. Quindi, ciò che voglio dire io, è che penso semplicemente questo. Il lavoro è stato articolato, è stato lungo, è stato svolto secondo me molto bene dal punto di vista metodologico, ma sul tema della mobilità il metodo è sostanza, perché non c'è nessuna scelta che si possa portare avanti correttamente se non si ha la condivisione e la consapevolezza dei cittadini, soprattutto rispetto al tema della mobilità che si regge sulla capacità di cambiare il comportamento di una persona, di una comunità. Quindi qui è fondamentale la partecipazione, perché si deve appunto intervenire sui comportamenti, sulle abitudini e sulle consuetudini quotidiane delle persone. Abbiamo pertanto fatto bene a portare avanti un metodo un po' più lungo e articolato, che secondo me ha dato qualità al progetto. Uno strumento che tra l'altro rimane aperto ancora mi pare per un certo periodo, perché poi dovrà essere approvato in maniera definitiva, quindi c'è tempo anche per ulteriori contributi e osservazioni. Non è un documento che dice già: "si fa così in quella zona, in quel punto"; dice: lì c'è un problema, le possibili soluzioni sono queste; l'amministrazione dovrà individuare quelle più efficaci, quelle anche compatibili dal punto di vista economico, e prima condividerle anche con i cittadini interessati. Questo è in sostanza il piano, quindi non è già un elenco di decisioni immediate. Poi qui sono stati posti legittimamente anche altre questioni più concrete, più immediate, che secondo me è giusto prendere in considerazione, ma lo stiamo facendo, lo abbiamo fatto in questo periodo senza sottovalutarle assolutamente. Penso per esempio alla questione della intersezione tra Via Martiri e il ponte che porta ad Arceto. Come sapete, quella intersezione era prevista in quel modo dalle opere FER che risalgono alla fine degli anni 90, quindi non è stato possibile intervenire prima per modificarla perché era già stata progettata ed era già stata appaltata. Fin dal primo momento abbiamo ovviamente chiesto all'ente proprietario della strada di progettare una soluzione diversa, perché ci sembra irrazionale il percorso che i cittadini fanno dal centro di Scandiano per andare ad Arceto, irrazionale e anche insicuro per come oggi è posto. Quindi abbiamo individuato due possibili soluzioni, abbiamo due progetti, e proprio giovedì pomeriggio avremo un incontro in Provincia con l'assessore competente per verificarli, per confrontarli. Io rimango dell'idea che ce ne sia uno che mi convince di più, cioè quello della rotonda più che l'altro, però è un confronto che dobbiamo fare con l'ente proprietario della strada perché spetta a quell'ente la decisione finale di cosa deve essere fatto in quel punto, e soprattutto di come suddividere le risorse e i costi di quell'intervento, anche se lo ritengo un intervento prioritario. Per quanto riguarda invece la rotonda che citava il consigliere Filippini, intanto l'eventualità di realizzare lì una rotonda è un'idea che ha avuto la nostra Amministrazione, per quell'opera noi abbiamo anche già individuato le risorse, che sono quelle che derivano dall'interramento di un elettrodotto. Qualche anno fa, sapete, è stato presentato un progetto per l'interramento di un lungo elettrodotto, passava anche sul nostro territorio, questo intervento prevedeva opere di compensazione ambientale a favore del nostro Comune, abbiamo deciso di utilizzare quelle risorse per la realizzazione di quella rotonda proprio tra via Casellette e la via che porta a Salvaterra. Il problema è che l'interramento di quell'elettrodotto e tutta la parte burocratica e amministrativa che il Ministero deve portare avanti va molto a rilento, perché non è una roba che dipende dal Comune, ma dipende dal soggetto che deve realizzare l'interramento dell'elettrodotto e dalle autorizzazioni che deve ricevere in particolar modo dal Ministero dell'Ambiente. Quindi noi la nostra buona volontà di trovare un intervento per risolvere quel problema ce l'abbiamo messa, abbiamo individuato la soluzione progettuale e anche le risorse (credo che sia Terna il soggetto che deve realizzare l'interramento dell'elettrodotto), chiaramente non siamo il Ministero dell'Ambiente che deve rilasciare a Terna le autorizzazioni per farlo. Solo quando avranno queste autorizzazioni partiranno i lavori di interrimento dell'elettrodotto, e loro ti daranno le risorse per l'intervento sulla rotonda di cui parliamo. Io sono molto d'accordo con quello che è stato detto, che bisognerebbe completare le opere di urbanizzazione laddove si realizzano quartieri residenziali nuovi, perché abbiamo assistito troppo volte a quartieri residenziali che nascevano, venivano abitati senza che neanche ci fosse la luce, l'illuminazione pubblica, fossero finiti i marciapiedi, quindi venissero poi ceduti i comparti urbanizzati al Comune per la gestione successiva. La notizia positiva però è che sono partiti i lavori per la realizzazione della strada che porterà fuori da quel quartiere, quindi hanno già realizzato le fognature, stanno facendo alcune case, l'impresa ha garantito che entro l'estate la strada ci sarà, quindi gli abitanti di quel quartiere potranno uscire su via Casalette in maniera sicura dalla strada nuova che è realizzata, senza dovere invece

utilizzare l'uscita provvisoria sulla provinciale che, mi rendo conto, è un'uscita anche abbastanza insicura. Avrei anche molte altre cose da dire, forse le cose che non ho detto le dirà l'Assessore.”

**Assessore Cristian Zanni:**

“Io mi trovo ovviamente d'accordo sul discorso dei tempi eccessivi che abbiamo impiegato per l'adozione del piano della mobilità, nel contempo l'Amministrazione si è mossa e ha dovuto adottare anche altri piani che hanno assorbito molta energia anche da parte dei tecnici, su cui hanno dovuto lavorare, vedi ad esempio il RUE. Questo ovviamente nel portare avanti le due attività ovviamente ha causato alcuni ritardi. È vero che bisogna intervenire, è vero che bisogna agire, è vero anche che siamo intervenuti e abbiamo agito dove c'erano delle situazioni che abbiamo ritenuto sicuramente prioritarie dal punto di vista della pericolosità. Si può dire quel che si vuole, ma l'uscita dalla scuola Spallanzani già con la realizzazione della pista ciclabile ha messo in sicurezza il percorso per l'arrivo a scuola di moltissimi bambini che prima invece erano in mezzo alla strada, dove parcheggiavano le macchine ovunque, sia a destra che a sinistra, impedendo ai ragazzi di potere arrivare a scuola su un marciapiede, su un'area protetta. Quindi già quello è un intervento che non può passare inosservato credo almeno nell'oggettività della valutazione delle situazioni. Poi ovviamente a prendersi i meriti delle cose, delle proposte che vengono fatte, si fa sempre in tempo. Diciamo che abbiamo fatto realizzare una rotatoria su Viale della Repubblica a cui probabilmente nessuno aveva mai pensato, nessuno aveva mai preso in considerazione anche negli anni passati, per capire che quello era un punto di congestione del traffico scandinese. È stato realizzato, direi che il traffico è migliorato decisamente, abbiamo addirittura dovuto lottare contro l'Amministrazione Provinciale per riuscire a realizzare quella rotatoria, generando studi anche complessi per dimostrare che quella rotatoria era assolutamente utile e non andava a congestionare il traffico. Riguardo alle scuole superiori, abbiamo spostato e realizzato una stazione degli autobus, abbiamo impedito ai circa 1000 studenti ogni giorno di dover attraversare la strada; ora escono, prendono gli autobus e vanno direttamente sulla mobilità. Quella è una situazione che non è terminata, perché la riorganizzazione del parcheggio davanti fa parte degli interventi che devono essere attuati nel piano della mobilità, ma almeno un buon 50-60% del problema è stato risolto. È difficile non vedere anche gli interventi di moderazione della velocità che sono stati fatti magari in centro a Pratissolo; l'allungamento della pista ciclabile con il collegamento del quartiere di Via Almanso, i pannelli di indicazione della velocità in ingresso di alcuni centri abitati, tra cui ad esempio anche in Via Caselletto, oppure sulla strada che da Salvaterra viene verso Arceto. Riguardo a Via Kennedy, alle fioriere, aspettiamo di metterci dentro le piante prima di dire che magari sono delle pattumiere; ho verificato, adesso la gente ha buttato dentro delle cose. Secondo me non è colpa della fioriera in sé, è colpa dell'inciviltà di chi vede una fioriera e la utilizza ovviamente per gettare il pattume, ma quello è tutto un altro discorso. Questo stesso atteggiamento è una delle cose che rende ovviamente difficoltoso intervenire in maniera efficace sulla mobilità, perché come in tante altre cose, ad esempio anche come il punto che toccheremo dopo in Consiglio comunale, spesso è una questione di cultura e di senso civico da parte delle persone, cultura che secondo me si crea con delle politiche adeguate, non è cosa per cui bisogna aspettare oppure avere paura di intervenire per doverla creare. Dire: non facciamo interventi troppo diversi, o troppo innovativi perché magari la gente non li capisce; verissimo, è giusto porre attenzione e creare le condizioni perché ci sia appunto attenzione a queste cose, ma non si possono non fare al giorno d'oggi azioni volte proprio per educare, a creare una nuova consapevolezza di quella che è la mobilità, quindi il rispetto delle regole. Sempre spesso si sente parlare, quando vengono realizzate delle infrastrutture, che l'infrastruttura è pericolosa, quando molto spesso è il comportamento di chi utilizza l'infrastruttura che genera il vero pericolo. L'esempio dell'incrocio che va sul ponte ad Arceto è una palese evidenza della cosa; poi si può ragionare sul discorso di creare comunque una rotatoria, stiamo cercando appunto di attuarla nel modo migliore, ma più da un punto di vista ambientale che non dal punto di vista della sicurezza. L'intervento della Polizia municipale - che tra l'altro ho dimenticato di ringraziare prima, che ha collaborato tantissimo alla realizzazione del piano - è fondamentale. È fondamentale ma ovviamente, anche lì, l'organico, le molte attività che ci sono non permettono ovviamente di essere sempre presenti al momento della violazione. Vorrei accennare anche al fatto che abbiamo fatto una stazione, l'abbiamo riqualificata, quello non era un progetto che c'era, siamo riusciti a trovare le risorse, l'abbiamo attuato. Sono tutti punti che se non fossero già stati attuati sarebbero all'interno del piano della mobilità. Creare un centro di interscambio modale, creare una cultura della mobilità sostenibile, è cosa fondamentale, sempre nell'ottica di quello che dicevo prima, cioè di dare attuazione in maniera concreta a quelli che sono gli interventi di cultura del traffico. Sono disponibilissimo, per quanto mi sarà possibile, in futuro ad un ulteriore percorso di fattibilità e di condivisione di quelli che sono i singoli interventi di attuazione del piano, è nella sostanza di questo piano la condivisione e la corresponsabilità nella partecipazione a generare una nuova cultura. L'iter di approvazione: non è scontato quello di essere questa sera in Consiglio comunale, poteva essere adottato in Giunta, abbiamo deciso di mantenere la linea della trasparenza e della condivisione, quindi venire oggi, discutere. Tutto ciò che è stato detto questa sera ovviamente sono punti che in parte sono contenuti, in parte andranno a modificare il piano. Ci sarà un iter di pubblicazione all'interno del quale possono essere presentate delle

osservazioni formali ufficiali, e ci sarà un tempo per le controdeduzioni a queste osservazioni e un'approvazione finale nuovamente in Consiglio comunale.”

**Consigliere Fabio Ferrari:**

“Come dichiarazione di voto, riprendendo un po' il percorso degli interventi, devo dire che gli articoli sui giornali vanno fatti quando i cittadini chiamano e chiedono che venga portato alla luce qualcosa che non è ben chiara a loro o non è condiviso. Come ho fatto, come qualcuno ha letto e sottolineato questa sera, l'inciviltà dei cittadini che hanno utilizzato le fioriere per rifiuti; quindi io non ho lesinato né da una parte né dall'altra; per cui ritengo che eventualmente la prossima volta - mi auguro non più - perché se in tutti i parcheggi del Comune vengono messe delle fioriere per delimitare quelle aree, si avranno più fioriere che macchine; però qualora vengano installate in futuro, mi auguro che vengano già installate in posa in opera con il loro verde. Per quanto riguarda l'intersezione, mi auguro che il 13 giugno quando ci sarà l'incontro con l'Assessore provinciale, la FER e l'Amministrazione comunale, ci sia una risposta ben chiara sui tempi di attuazione senza andare, come si è detto anche in Commissione, a spendere delle cifre esorbitanti. Va bene anche un incrocio a raso, se questa è una soluzione che può essere risolutiva. Per quanto riguarda invece il percorso pedonale di Viale della Rocca e dei bambini, nessuno ha mai detto il contrario riguardo alla messa in sicurezza sul percorso pedonale, a prescindere che i pali vengono buttati giù continuamente, quindi nessuno ha mai dato contrarietà. Comunque, a prescindere da tutto ciò, perché non si vuole essere con i paraocchi, e poiché non si vuole essere dei "signor no", il voto del gruppo consiliare sul PUM sarà di astensione, in attesa di vedere un percorso con l'assessore eventualmente se c'è la disponibilità volta per volta a tenerci informati su quello che sarà l'eventuale sviluppo della messa in opera.”

**Marco Ferri - Presidente del Consiglio Comunale:**

Poiché nessun altro chiede di pervenire, metto in votazione il punto n. 5 all'ordine del giorno. *(Approvato a maggioranza.)*

*favorevoli* n. 10;

*contrario* n. 00

*astenuti n. 4 (consiglieri sig. Nironi Ferraroni Alessandro, Filippini Fabio, Pagliani Giuseppe e Ferrari Fabio).*

Punto n. 7: *"Iniziativa della Commissione Europea per la riduzione delle emissioni di anidride carbonica. Patto dei Sindaci (Covenant of Mayors). Adesione". (Deliberazione n. 41)*

**Assessore Cristian Zanni**

“La proposta che viene posta al Consiglio comunale questa sera è quella di dotare l'Amministrazione comunale di Scandiano di uno strumento, di un modello di governance relativo alle tematiche dell'efficientamento energetico che vengono poste con insistenza da molti protocolli, in particolare dall'Unione Europea. Il patto dei Sindaci è uno strumento che appunto ha proposto la Commissione Europea dopo il pacchetto sul clima energia del 2008, serve per avallare, valorizzare, rafforzare ed aiutare ovviamente il compito che gli enti locali si danno nell'attuazione delle politiche nel campo delle energie sostenibili. L'80% dei consumi energetici è stato individuato essere associato a delle attività urbane, quindi l'intervento a livello locale è fondamentale da portare avanti. A livello locale non si intende ovviamente, come visto prima per il piano della mobilità, solo una tematica relativa a quelli che sono i beni dell'Amministrazione comunale; si parla di territorio, e quando si parla di territorio si parla di coinvolgimento e di cambiamento delle modalità e delle abitudini di vita delle persone che abitano e vivono i luoghi. Da questo punto di vista cosa chiede il patto dei Sindaci e su cosa ci si assume l'impegno di fare nel momento in cui si aderisce a questa modalità operativa, a questo strumento? Ci obbliga a quelli che sono degli obiettivi di riduzione delle emissioni di anidride carbonica al 2020, degli obiettivi che devono essere raggiunti, attuati a livello locale ovviamente nell'ambito delle competenze dell'autorità locale del territorio di appartenenza, e ad attuare questi interventi non solo nell'ambito del pubblico, ma anche nel privato. Quindi bisogna innanzitutto fare un lavoro che noi come amministrazione abbiamo già realizzato negli anni scorsi, come ho avuto modo di illustrare ampiamente in Commissione, fare innanzitutto l'inventario delle emissioni che il nostro territorio genera, principalmente nelle tre componenti principali, ovvero quella delle abitazioni, quindi nell'ambito residenziale, nell'ambito industriale e nell'ambito della mobilità. Solitamente le percentuali sono più o meno equivalenti nella ripartizione dei consumi, circa un 33-35% per quanto riguarda il residenziale, analogamente per quel che riguarda il settore industriale, il rimanente sul tema della mobilità. Quindi per poter raggiungere gli obiettivi, noi ci poniamo nei confronti della popolazione in un'ottica di cambiamento, quindi bisogna creare assolutamente una grande consapevolezza politica condivisa, intersettoriale, coinvolgendo nella maniera più diffusa e anche più coinvolgente, mi verrebbe da dire anche appassionante, la popolazione rispetto a queste determinate tematiche. Ci si impone degli obiettivi e soprattutto, quello che è importante di questo patto, che è corretto come metodo, li si misura. Quindi bisogna fare delle schede, bisogna definire quali sono gli

interventi, bisogna quantificare quelli che possono essere i risultati dati da questi interventi, e ogni due anni ci si mette a tavolino, si fanno i conti e si misurano i risultati ottenuti. Ogni quattro anni bisogna mandare la relazione di quanto si è fatto alla Commissione Europea, la quale decide se si è fatto abbastanza oppure se si è inadempienti. Quindi è un impegno, sì volontario, ma anche molto forte che l'Amministrazione va ad assumersi e che la vincolerà in maniera forte ad impegnarsi in ogni singola attività per poter andare a valutare quelle che sono le implicazioni di carattere ambientale o quanto meno di emissione di CO<sub>2</sub> che devono essere fatte. Il percorso, in breve, comporta la firma dell'adesione al Patto dei Sindaci, la creazione di adeguate strutture amministrative e lo sviluppo delle limitazioni delle emissioni. Successivamente, entro un anno dall'adesione, bisogna realizzare il piano di azione delle energie sostenibili, piano di azione che appunto raccoglie quelle schede di cui ho detto prima, e qui la tipologia degli interventi non deve essere vista solamente nel numero di impianti fotovoltaici che deve essere fatto, anche semplicemente un'attività come quella che facciamo ogni anno di piantumazione, ad esempio, per la nascita di ogni bimbo scandinavo, ha un'incidenza sulla CO<sub>2</sub>; il mettere a disposizione il by-sharing per la popolazione, incentivare la mobilità sostenibile ha un'incidenza sulle emissioni delle CO<sub>2</sub>. Non è una cosa facile, perchè se come Amministrazione riuscissimo ad attuare tutto quello che a noi è economicamente anche sostenibile, ragionando ovviamente in termini di ritorno economico degli investimenti che si vanno a fare, noi possiamo incidere sull'intero territorio per un 3,50-4%, quindi il lavoro che proponiamo questa sera è un lavoro di coinvolgimento del territorio rispetto a queste tematiche che ormai non sono assolutamente più rimandabili, quindi invito il Consiglio comunale a farsi parte in causa nel portare avanti queste tematiche.”

#### **Consigliere Fabio Filippini:**

“Indubbiamente è un obiettivo sfidante, evidentemente il Comune sui suoi edifici dovrà intervenire. L'Assessore ci ha illustrato bene in Commissione, individuati gli edifici più energivori, da lì si deve partire con gli interventi da fare su quegli edifici, speriamo finanziati anche dalla Regione, che poi porteranno oltre ad un beneficio oltre che ambientale, anche ad un beneficio economico, perchè la spesa corrente naturalmente ne trarrà vantaggio se questi edifici consumano meno. E' evidente che la parte più grossa, in un piano ambizioso come questo, la fa il privato, la fa l'industria, perchè il territorio è occupato da loro e sono loro che consumano più energia ed emettono di conseguenza più CO<sub>2</sub> nell'ambiente. Perchè dico che è ambizioso il piano dal mio punto di vista? Perchè purtroppo il Comune per diverse motivazioni che tutti conosciamo non ha le leve per incentivare se non in senso lato, il senso civico dei cittadini, a far sì che ciò avvenga. Faccio un esempio: se un cittadino volesse in un qualche modo coibentare la propria abitazione, al di là di quelli che sono gli incentivi statali, e portarla in una classe energetica superiore, o a più classi energetiche superiori, il Comune ha poche leve per incentivare, ciò che può fare è non fargli pagare l'IMU, ma non penso che sia quella la leva che muove il cittadino a fare un intervento di questo genere, lo sarebbe molto di più da un punto di vista anche strettamente economico per i ritorni che ha sulla bolletta. Quindi diventa assolutamente fondamentale tutta la parte di coinvolgimento della cittadinanza, del mondo imprenditoriale e sostanzialmente far percepire a tutto l'ambito comunale, e non solo, che è importante cercare di raggiungere questi obiettivi perchè nel lungo termine il beneficio viene ripagato. Purtroppo la leva economica non è quella che porterebbe in un qualche modo ad attuare una politica di questo genere, perchè se non ci fossero gli incentivi statali (ma ci sono solo per i prossimi sei mesi) a nessuno converrebbe da un punto di vista strettamente economico fare degli interventi sulla propria abitazione; cioè, il ritorno dell'investimento, anche mettendo dei pannelli fotovoltaici, è troppo lungo, sono 6-7 anni, e nessuno fa degli investimenti quando il ritorno di tali investimenti è soltanto dopo 6-7 anni, non ha senso da un punto di vista proprio della tenuta economica. E' quindi evidente che le linee di principio non sono sufficienti, bisogna trovare delle formule tali per le quali il cittadino sia invogliato sotto due aspetti: sotto l'aspetto economico (ma qua c'è poco da fare), ma soprattutto sotto l'aspetto del senso civico. Personalmente, se devo fare un intervento sulla mia abitazione, lo faccio - sì - perchè ho un risparmio economico, ma proprio anche perchè per me c'è un senso civico nel dover fare questo tipo di intervento. Dico senso civico nel senso che per me è importante avere un approccio diverso nei confronti dell'ambiente, non tutti l'hanno, però io penso che con un adeguato coinvolgimento, sia a livello scolastico, che a livello di iniziative che possono essere fatte, qualcosa si possa ottenere. Comunque il nostro voto sarà favorevole.”

#### **Consigliere Massimo Bizzocchi:**

“Voglio anch'io esprimere la mia soddisfazione per questa iniziativa. Voglio ricordare che circa un anno e mezzo-due anni fa noi avevamo chiesto nel Consiglio dell'Unione che venisse presentato un progetto per l'acquisto di autoelettriche-ibride da parte della Polizia municipale. Una è stata comprata. E in quell'ordine del giorno avevamo richiesto anche l'eventuale progetto di colonnine di ricarica. Secondo me è giusto ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>, però dobbiamo anche noi come amministrazione pubblica cercare di dare non solo l'esempio, ma anche il "la" ad alcune iniziative. Secondo me, nonostante le lamentele dei commercianti, dovremmo cercare anche di aumentare la zona ZTL a Scandiano, che semmai non è una zona ZTL per tutto il giorno, però dobbiamo iniziare a distinguere (a parte i residenti) chi vuole entrare in queste zone deve avere certi mezzi, o entra a piedi, o entra con dei mezzi elettrici, quindi a mio avviso dobbiamo iniziare a forzare un

po' la mano su questo punto. Come ad esempio, potremmo aprire uno sportello per informare sul fotovoltaico. Tante persone adesso lo vorrebbero anche installare, c'è una buona convenienza, però poi ti metti a fare i preventivi, non te ne intendi, non sei informato. Secondo me se iniziassimo a fornire qualche informazione ai cittadini sotto questo punto di vista, potremmo ricevere buoni contributi da parte della gente, perchè la gente oggi ha sensibilità su questi temi, c'è da forzare un po' sull'applicazione delle cose. “

**Consigliere Fabio Ferrari:**

“Non penso che il nostro Comune necessiti di zone ZTL, i commercianti probabilmente non gradirebbero, anche perchè in un quarto d'ora si gira a piedi il centro di Scandiano. L'iniziativa proposta la riteniamo molto valida, anzi, andrebbe sostenuta sia da un piano privato, ma anche le stesse amministrazioni dovrebbero far leva sulla Comunità Europea perchè si adegui ai parametri energetici con l'utilizzo di fonti alternative anche per la pubblica illuminazione, che alla fine non comporta cifre altissime. Quindi, più che sportelli o incontri, bisognerebbe dare delle risposte concrete con le società, con i finanziamenti ai privati dalla Comunità Europea per incentivare l'utilizzo di fonti alternative; vediamo di notte che vi sono tante abitazioni con l'illuminazione accesa per mille motivi. In alcuni Comuni si vedono di sera i lampioni lungo la strada alimentati dal pannello fotovoltaico, questo è un bel senso civico, e soprattutto è un risparmio economico anche per le stesse amministrazioni. Ritengo pertanto che questo sia un buon percorso, ma occorre spingere un po' di più per cercare di portare a casa più contributi possibili dalla Comunità Europea, non dico dalla Regione o dallo Stato, perchè penso che sarebbe un boomerang. Quanto meno però, visto che siamo in Comunità Europea, vediamo di adeguarci ai parametri e che la stessa Comunità Europea dia la possibilità ai Comuni e alle Province di adeguarsi alle energie alternative con dei contributi.”

**Assessore Cristian Zanni:**

“Nessuna replica. Ho dimenticato prima di dire che comunque aderiremo in una forma comunque aggregata come Unione, nel senso che ogni Comune deve aderire singolarmente al Patto dei Sindaci, proprio perchè si chiama appunto in tal modo, ma anche gli altri Comuni dell'Unione aderiranno entro fine giugno, e la redazione del bilancio delle emissioni sarà fatto su ogni singolo Comune, così come una quota parte del piano delle azioni sostenibili, ma avrà anche una serie di azioni che saranno ovviamente comuni al territorio un po' più ampio, che ci sembra anche la scala più corretta su cui affrontare queste tematiche. “

**Marco Ferri - Presidente del Consiglio Comunale:**

Poichè nessun altro chiede di intervenire, metto in votazione il punto n. 7 all'ordine del giorno. *(Approvato all'unanimità).*

*favorevoli* n. 16;  
*contrario* n. 00  
*astenuiti* n. 00.

Metto in votazione l'immediata eseguibilità della delibera ora approvata. *(Approvata all'unanimità).*

*favorevoli* n. 16;  
*contrario* n. 00  
*astenuiti* n. 00.

Punto n. 8: *"Ordine del giorno presentato dal gruppo c consiliare Popolo della Libertà - La destra uniti per Scandiano sulla crisi delle grandi cooperative reggiane che hanno operato a lungo e rilevantemente nel territorio scandianese". (Deliberazione n. 42).*

**Consigliere Giuseppe Pagliani:**

“Evitando in parte la lettura del documento, voglio riassumerne il significato; poi lo si può tranquillamente allargare alla crisi del comparto edile in generale. E' chiaro che la cooperazione di costruzione a Reggio Emilia ha rappresentato e rappresenta circa l'82% della realizzazione delle opere principali che hanno caratterizzato gli ultimi 25-30 anni della storia del nostro territorio. Purtroppo i vari concordati preventivi (uno addirittura è stato presentato in continuità) e la presenza massiva di opere di alcune imprese cooperative nel territorio comprensoriale e nello specifico nel territorio scandianese con alcuni anche interventi di gusto veramente orrido (vedi l'ex cantina Cavalli), è chiaro che lì si farebbe fatica a vendere quella roba anche in periodi nei quali migliaia di persone volessero venire a vivere in questo territorio, ma non è così. Dunque ci sono anche dei problemi di carattere progettuale su quello che non si è riuscito ad alienare, a vendere. E come tale, questa situazione, questa condizione disperata dell'economia cooperativa reggiana e dell'economia edile reggiana tutta ha bisogno di un'attenzione particolare anche nell'individuazione delle soluzioni o degli incentivi a favore di quegli artigiani che rappresentano il vero vulnus, cioè il vero peso della crisi edile del comparto urbanistico reggiano, che vede come vittime purtroppo una quantità enorme di artigiani (sono circa 1500) creditori per circa 1,5 miliardi di euro, che anche nel territorio scandianese (alcuni sono appunto del territorio scandianese) sono "in fila" per poter portare a casa il 40, il 30, il 25, il 20, il 18% dei propri crediti,

lo faranno nei prossimi anni, anche perchè questi piani sono come minimo triennali. Dunque è una condizione veramente di grandissima difficoltà. Io cerco di raccogliere l'attenzione di tutti voi perchè è un problema che viviamo e tocchiamo quotidianamente. Ecco allora che al fine di evitare di perdere centinaia di aziende anche nei nostri territori, ritengo opportuno, ritengo efficace (poi dopo non so quale sarà la posizione che intraprenderà la maggioranza a fronte di questa presentazione di ordine del giorno) approfondire questi argomenti in un'apposita commissione-crisi edile, che non per forza deve avere il marchio dell'attacco alla cooperazione rossa, che pure a mio avviso ha delle responsabilità in questo momento, ma che non deve essere l'unico discrimine che fa noi intervenire e valutare un comparto che vive una crisi sistemica globale di gravissima entità. Le province vicine vivono sicuramente anch'esse una condizione di sfavore per il comparto edile, il mercato è assolutamente ingessato, non c'è previsione di ripresa. Ne parlavo prima con il Sindaco, lanciare messaggi negativi per me è particolarmente sofferente perchè sono un ottimista inguaribile, dunque è un ruolo che non mi compete e neanche voglio comportare sfortune parlando di cose negative in modo continuativo. Sono però convinto che ci sia da fare anche con i rappresentanti delle associazioni locali di categoria, i responsabili - perchè no? - anche la Presidente o qualcuno che ci manderà Lega Coop, che pure è così coinvolta nella individuazione degli strumenti di diritto fallimentare per evitare chiaramente il fallimento alle grandi cooperative, che non tengono mai conto delle esigenze invece di chi c'è a valle, cioè dei fornitori. Fabio ed io riteniamo sia indispensabile convocare un'apposita Commissione che lanci in qualche modo un messaggio a favore del sostegno che anche i Consorzi fidi, anche le strutture che pure vengono foraggiate dal sistema pubblico che collabora e coordina assieme agli istituti bancari anche delle possibili linee di finanziamento, perchè queste imprese se non troviamo la via per finanziarle in qualche modo, rischiano a loro volta di saltare una dietro l'altra; già tante sono saltate, tante salteranno. Ma le imprese minori, quelle artigiane, imprenditori con anche del denaro privato che possono utilizzare per autoliquidare, per autofinanziare le proprie imprese, devono fare ricorso agli istituti di credito, vediamo che ricevono puntualmente risposte negative. Tante volte vi sono anche istituti, anzi gran parte degli istituti, che cercano di sostenere per quanto possono questi imprenditori, purtroppo però la stringenza delle nuove norme bancarie, la mancata disponibilità di denari propri, oltre ad una difficoltà che ormai è congenita in tutto il segmento produttivo, rappresentano un problema ad oggi insormontabile. E' per questo motivo che noi impegniamo la maggioranza, nello specifico il Sindaco e la Giunta, a convocare una Commissione apposita dove si approfondiscano questi temi e si cerchi qualche via d'uscita da questo gravissimo problema economico e finanziario. “

**Consigliere Matteo Caffettani:**

“Venerdì alla riunione dei Capigruppo ci eravamo lasciati con un'idea un po' diversa, cioè che questo ordine del giorno, visto che chiede la convocazione della Commissione, sarebbe stato ritirato, perchè sarebbe stata convocata la Commissione. Io sono rimasto a quell'intesa. “

**Consigliere Giuseppe Pagliani:**

“L'ho solo presentato, ma lo ritiro a fronte della convocazione della Commissione.”

**Marco Ferri - Presidente del Sindaco:**

“Pagliani, funziona così: se uno lo ritira, chiede di ritirarlo. Lei ha fatto la presentazione completa, quindi se anche un solo consigliere vuole intervenire, ha diritto di farlo. “

**Consigliere Giuseppe Pagliani:**

“A me fa piacere sentire l'intervento di tutti, ma la mia disponibilità è tale.”

**Marco Ferri - Presidente del Sindaco:**

“Se tutti sono d'accordo, io chiudo la discussione; però se anche un solo consigliere dice: no, io voglio parlare...”

**Consigliere Giuseppe Pagliani:**

“A me fa piacere, gradirei che parlassero tutti.”

**Marco Ferri - Presidente del Sindaco:**

“Per ritirare il punto, bisognava che lei prendesse la parola e dicesse: chiedo il ritiro.”

**Consigliere Giuseppe Pagliani:**

“Io posso però, a fronte degli interventi degli altri, dire: va bene, rinunciamo insieme, condividiamo...”

**Marco Ferri - Presidente del Sindaco:**

“Il punto è già all'ordine del giorno, quindi se la maggioranza vuole discuterlo, non è che lei decida di ritirarlo.”

**Consigliere Giuseppe Pagliani:**

“Io gradisco che venga discusso.”

**Consigliere Fabio Filippini:**

“Io ho detto che poteva essere ragionevole un discorso di questo genere, però mi sarei dovuto sentire con chi ha presentato ed è il primo firmatario dell'ordine del giorno. Cioè non posso decidere io per tutto il gruppo, soprattutto quando poi il documento non ha come primo firmatario il sottoscritto.”

**Marco Ferri - Presidente del Sindaco:**

“Quindi prosegue la discussione.”

**Consigliere Giuseppe Pagliani:**

“Chiedo scusa, la mia è soltanto una precisazione: io avevo anche chiesto che la Commissione venisse convocata, perchè fosse sensato il ritiro di questo ordine del giorno, prima del Consiglio comunale. Ho chiesto esattamente questo. Mi sono state dette delle cose che non erano precise, ho voluto precisare.”

**Marco Ferri - Presidente del Consiglio Comunale:**

“Il Consigliere Pagliani chiede il ritiro. Chiedo se qualcuno è contrario al ritiro. L'ordine del giorno viene pertanto ritirato.”

---

Letto, approvato e sottoscritto:

**Il Presidente**  
*F.to DOTT. FERRI MARCO*

**Il Segretario generale**  
*F.to DOTT. GREGORIO MARTINO*

---

Copia conforme all'originale, in carta libera per uso amministrativo.

Li, \_\_\_\_\_

**Il Segretario generale**  
*DOTT. GREGORIO MARTINO*

---

