

## **Consiglio Comunale di Cosenza del 24 Aprile 2013: Metropolitana Leggera -Questione ROM**

Si è aperta con le dimissioni del consigliere Lino Di Nardo da capogruppo del PDL la seduta odierna del Consiglio comunale.

Le dimissioni di Di Nardo sono state motivate dallo stesso consigliere con le polemiche scaturite nei giorni scorsi con gli altri componenti del gruppo e di cui ha dato notizia la stampa

L'annuncio di Lino Di Nardo ha preceduto di qualche minuto la lettura, da parte del Presidente del Consiglio comunale Luca Morrone, di un documento di sfiducia presentato dai consiglieri del PDL Massimo Lo Gullo, Carmine Manna e Francesco Spadafora.

“Alla luce delle dichiarazioni pubbliche rilasciate in più occasioni dal capogruppo Lino Di Nardo su rilevanti questioni di natura politico-amministrativa in aperta contrapposizione alle linee programmatiche del partito e dello stesso gruppo consiliare – si legge nel documento a firma dei consiglieri Lo Gullo, Manna e Spadafora - senza avvertire la necessità di investire l'intero gruppo, peraltro mai riunito, sfiducia lo stesso e nomina quale nuovo capogruppo del Pdl il consigliere Carmine Manna. Di tale decisione – conclude il documento - si informano contestualmente gli organi statutarî del partito per la presa d'atto.”

Prima che in Consiglio iniziasse la trattazione accorpata dei due ordini del giorno relativi allo stato di attuazione dei procedimenti amministrativi sulla realizzazione della metropolitana leggera e al suo atto di indirizzo, il consigliere comunale del PD Marco Ambrogio ha chiesto al Consiglio che si osservasse un minuto di raccoglimento per la scomparsa della madre dell'ing. Mario Colucci, del settore Infrastrutture di Palazzo dei Bruzi.

La discussione riguardante la metropolitana leggera ha fatto registrare gli interventi dei consiglieri Carmelo Salerno, Giovanni Quintieri, Enzo Paolini e Marco Ambrogio.

Sull'argomento all'ordine del giorno sono state poi presentate due risoluzioni, una dalla maggioranza, primo firmatario Carmelo Salerno, e l'altra dalla minoranza, primo firmatario Enzo Paolini. Accogliendo la richiesta del Consigliere Ambrogio per arrivare ad un unico documento convergente, il Presidente del Consiglio comunale Luca Morrone ha sospeso per qualche minuto la seduta per consentire ai capigruppo e ai primi firmatari delle due risoluzioni di riunirsi per arrivare alla elaborazione di un documento comune. Alla ripresa dei lavori, non essendo maggioranza e minoranza pervenuti ad un documento unitario, ma solo per mancanza del tempo necessario ad approfondimenti, sono stati posti in votazione i due documenti che nella sostanza sono pervenuti a conclusioni analoghe.

Nel documento della maggioranza, illustrato in aula dal consigliere Carmelo Salerno, si sottolinea che “la metropolitana leggera che andrà a collegare il centro della città di Cosenza con Rende e l'Università della Calabria, costituisce, per l'importanza strategica e per la consistenza della provvista finanziaria stanziata per la sua esecuzione, una delle opere infrastrutturali più importanti dell'area urbana. L'opera – prosegue la risoluzione della maggioranza – ha seguito un iter amministrativo molto complesso e articolato che ha visto impegnate istituzioni locali e territoriali ed organismi comunitari nell'effettuare valutazioni particolarmente approfondite, sotto il profilo politico, amministrativo, tecnico e di sostenibilità finanziaria relativa alla realizzazione dell'intervento e alla conseguente gestione del servizio di trasporto.

Il percorso che ha portato allo stanziamento dell'ingente provvista finanziaria necessaria per la concreta esecuzione dei lavori si è concluso positivamente con la previsione di adeguate somme provenienti in parte da fondi comunitari, in parte da risorse nazionali e, in parte, da fondi regionali. Sussistono finalmente – così il documento della maggioranza illustrato da Salerno – le condizioni ed i presupposti amministrativi e finanziari per far sì che il progetto venga effettivamente e concretamente finanziato. In questa prospettiva, l'investimento, unitamente ad altri auspicabili interventi di razionalizzazione del sistema di trasporto pubblico e di mobilità, offrirà alla collettività un servizio efficiente, moderno, economico ed ecologico che arricchirà e modulerà ulteriormente,

elevandone il livello qualitativo, l'offerta all'utenza dell'intera area urbana, contribuendo a disincentivare l'utilizzo del mezzo privato." E qui il documento fissa dei paletti di cui si dovrà tener conto nella realizzazione dell'opera: "l'opera, tuttavia, dovrà essere realizzata nell'ottica di limitare al minimo l'impatto ambientale e paesaggistico, di preservare le aree destinate a verde e quindi la parte centrale del Viale Mancini, evitando che vengano allocate barriere fisiche e visive nei tratti di attraversamento dello stesso viale. Dovrà inoltre essere utilizzata la massima accortezza tecnico-architettonica per realizzare un miglior inserimento ambientale delle stazioni di fermata, mediante, se necessario, la predisposizione di un approfondito studio e dovranno essere adottati tutti i più moderni accorgimenti tecnici per ridurre al massimo l'emissione di rumori e il prodursi di vibrazioni". Altre prescrizioni indicate: la limitazione al massimo dell'utilizzo delle carreggiate di viale Mancini, la realizzazione, ove sia possibile tecnicamente, della linea ferrata non al centro di viale Mancini, ma sul lato ovest dello stesso viale, al fine di contestualizzare meglio l'infrastruttura con l'attuale assetto urbanistico, la predisposizione di tutto quanto necessario per far sì che, in fase di cantierizzazione, sia consentita l'utilizzazione di almeno una carreggiata per il traffico veicolare e della zona verde per i pedoni. Ultima avvertenza della maggioranza, fermo restando l'intento del Consiglio comunale, di sostenere la realizzazione dell'opera, sollecitare la Regione a far sì che nel disciplinare di gara sia prevista la possibilità di apportare, in sede di offerta da parte delle imprese partecipanti – varianti migliorative che rendano la stessa aderente ai criteri e alle esigenze prospettate. Il tutto sempre nell'interesse prioritario di non perdere il finanziamento."

Più sintetico, ma sostanzialmente analogo il documento della minoranza, illustrato in Consiglio comunale dal consigliere Enzo Paolini.

Nella risoluzione presentata dalla minoranza si legge che "il consiglio comunale impegna Sindaco ed Amministrazione a porre in essere tutte le procedure necessarie per dotare la città della metropolitana leggera anche al fine di non perdere il finanziamento a ciò destinato. Manifesta la propria disponibilità a valutare, nelle forme e nei modi opportuni- e sempre a condizione di conservare il finanziamento – ogni eventuale adeguamento dell'opera che possa essere proposto e ritenuto necessario per le attuali esigenze della città". Passati alla votazione delle due proposte, quella della maggioranza è stata approvata con 18 voti a favore e 7 astenuti, mentre quella della minoranza è stata respinta con 7 voti a favore, 8 astenuti e 10 contrari.

Prima della votazione delle due risoluzioni e al termine degli interventi sulla metropolitana leggera era intervenuto il Sindaco Mario Occhiuto.

"Se è da 20 anni che la metropolitana leggera è incompiuta – ha detto il Sindaco - non è certo per colpa di questa Amministrazione.

Non potremmo portare progetti a variante, perché la competenza è regionale e per lungo tempo si è seguito questo iter.

Tutti sanno che sono a favore del sistema di trasporto pubblico urbano, tant'è vero che abbiamo in qualche modo stravolto la mobilità cittadina con l'istituzione della circolare veloce che porteremo anche a via Popilia.

Con il Sindaco di Rende si era discusso di un allargamento anche all'area urbana, ma poi non se ne è fatto nulla e ci siamo fermati solo a Cosenza.

Per quanto riguarda la metropolitana leggera, va detto che ho ripetutamente incontrato rappresentanti politici e tecnici della Regione Calabria per proporre soluzioni migliorative. Sono contro l'idea di una metro leggera pensata negli anni '90 e che oggi necessiterebbe di alcuni correttivi.

Ho sollevato delle problematiche che mi vengono dalla mia esperienza personale e non solo. Intanto non è una metropolitana, perché le metropolitane sono collegamenti veloci, come quello immaginato da Vittorio Gregotti e che avrebbe consentito di raggiungere l'Università in pochi minuti. Altra questione, il notevole tempo di percorrenza. Normalmente le metropolitane corrono sottoterra, perché consentono di raggiungere in poco tempo la loro destinazione.

Un'altra perplessità riguarda la tecnologia.

La sostenibilità ecologica è il punto di forza dei sistemi su rotaia.

Non solo abbiamo i mezzi a gasolio, ma mezzi elettrici su gomma, di dodici metri. Le tecnologie sono nel tempo migliorate. Occorrerebbe, dunque, un adeguamento da questo punto di vista.” Nel suo intervento il Sindaco Occhiuto non ha trascurato i riferimenti ai costi di investimento e di gestione.

“C’è bisogno di una manutenzione costante, continua, senza trascurare che i sistemi hanno bisogno di continui controlli per tutelare la sicurezza e l’incolumità degli utenti.

Altra problematica è quella della sostenibilità economica. In ogni sistema tranviario esistente in Italia c’è un’utenza di passeggeri che giustifica la sostenibilità dell’investimento.

C’è poi un aspetto urbanistico. Il nostro progetto prevede una serie di espansioni, per esempio nell’area dove sorgerà il Ponte di Calatrava, che tende a non marginalizzare l’area ad est della città. Anche la riduzione dell’area pedonale verde equivale ad un’assurdità dal punto di vista urbanistico. Altra opportuna riflessione riguarda via Popilia per fare un discorso più organico e legarla meglio all’infrastruttura.

Ci sono elementi di criticità e per questo da noi sono venute alcune proposte, apportando semplicemente delle idee ad altri soggetti che dovevano recepirle.

Bisogna presentarsi ai cittadini dicendo sempre la verità. E’ bene che le posizioni siano espresse in modo chiaro.

La Regione sta andando avanti autonomamente. Ci sarebbero ancora oggi le possibilità per rimodulare il progetto, mantenendo dei punti fermi per salvaguardare gli aspetti urbanistici, per esempio quelli tesi a non rovinare Viale Mancini, cosa che avverrebbe nella fase della cantierizzazione.

Abbiamo dato delle indicazioni – ha concluso il Sindaco Occhiuto -. Nella sostanza il viale Parco non dovrebbe essere interessato nella parte verde, né sopportare barriere visive, né pedonali. Così come dovrebbero essere seguiti degli accorgimenti ed effettuati studi approfonditi delle fermate dal punto di vista architettonico.

Sono questi punti imprescindibili su cui non si può derogare. E le risorse non vanno assolutamente perse.”

\*\*\*\*\*

Il Consiglio comunale, prima di decidere per il rinvio su proposta del consigliere Michelangelo Spataro, ha discusso anche il sesto punto all’Ordine del Giorno, inerente la “questione Rom”. Al termine del dibattito sono stati presentati due documenti che tali sono rimasti, anche dopo la conferenza dei capigruppo, convocata dal Presidente Luca Morrone per cercare un documento condiviso.

I documenti in questione sono stati presentati dalla maggioranza, **primo firmatario Sergio Nucci**, il primo – quello che poi è stato approvato dall’assemblea con 16 voti; dalla minoranza, primo firmatario Marco Ambrogio, il secondo.

Nel documento bocciato i consiglieri della minoranza intendevano impegnare “il Sindaco alla costituzione di un tavolo istituzionale insieme agli enti Provincia e Regione, ed eventualmente Opera Nomadi, per evitare che di questa vicenda se ne faccia carico soltanto la nostra città e pervenire ad una soluzione dignitosa per l’intera comunità”.

**Più complesso e corposo il documento illustrato da Sergio Nucci che si esprime a favore del Centro per la valorizzazione della cultura Rom, contemplato nel programma del Sindaco Mario Occhiuto.**

[La risoluzione](#)