



Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale

del 11/02/2016 N° 25

OGGETTO: PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ - ATTO DI INDIRIZZO POLITICO-AMMINISTRATIVO.

Nome	Pres.	Ass.	Nome	Pres.	Ass.
VALENTINI BRUNO	X		SABATINI LAURA		X
RONCHI MARIO	X		D'ONOFRIO PASQUALE		X
GUAZZI GIANNI		X	VIGNI GIACOMO		X
PERSI CAROLINA	X		LORENZETTI SIMONE		X
PETTI RITA	X		GIORDANO GIUSEPPE	X	
VIGNI SIMONE	X		PICCINI ALESSANDRO		X
PORCELLOTTI GIANNI	X		BECCHI MARIA ISABELLA		X
PERICCIOLI GIULIA	X		STADERINI PIETRO		X
NESE FEDERICO	X		CORSI ANDREA	X	
BUFALINI STEFANIA	X		BIANCHINI MASSIMO	X	
BRUTTINI MASSIMILIANO	X		FALORNI MARCO		X
DA FRASSINI IVANO	X		PINASSI MICHELE		X
LEOLINI KATIA	X		AURIGI MAURO		X
DI RENZONE LORENZO	X		CAMPANINI ERNESTO	X	
ZACCHEI FABIO	X		TUCCI ENRICO		X
CAPPELLI PASQUALINO	X		MARZUCCHI MAURO		X
TRAPASSI ALESSANDRO		X			

Presidente della seduta:
Partecipa Il Segretario Generale:

Dott. Mario Ronchi
Dott.ssa Diodorina Valerino

N. 25/2016

OGGETTO: Piano Urbano della Mobilità - Atto di indirizzo politico-amministrativo

--

Il Presidente pone in discussione la seguente proposta di deliberazione inviata in precedenza ai Sigg.ri Consiglieri:

““”

II CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che:

- il Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) è stato introdotto dalla circolare del Ministero LL.PP n.2575/1986 e poi disciplinato dall'art. 36 del Codice della Strada (C.d.S.), il quale statuisce che “i Comuni, con popolazione residente superiore a 30.000 abitanti”, devono adottare “un piano urbano del traffico veicolare entro un anno dalla data di entrata in vigore del Codice della strada”;
- i piani urbani del traffico sono finalizzati a ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico e atmosferico e il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi;
- le Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico (G.U. n.146 del 24/06/1995) emanate dal Ministero dei LL.PP. definiscono il Piano Urbano del Traffico (PUT) come *un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariato*”.
- le stesse Direttive stabiliscono inoltre che, se il Piano prevede anche la gestione ottimale del sistema di trasporto pubblico collettivo stradale (individuazione di nuovi percorsi e nuove frequenze di linee, finalizzata al migliore uso possibile del relativo parco dei mezzi esistenti), può propriamente essere denominato Piano della Mobilità;
- con legge n.340 del 24/11/2000, art.22, il legislatore ha istituito i Piani Urbani di Mobilità (PUM) intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme degli interventi su infrastrutture, parcheggi ecc.
- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha poi emanato le linee guida per la redazione dei piani urbani della mobilità i cui obiettivi sono in linea con quelli delle Direttive per la redazione dei PUT.

Considerato che non vi sono disposizioni di raccordo fra la definizione del Piano della Mobilità così come citato dalle Direttive, e quella del Piano Urbano della Mobilità di cui all'art. 22 della Legge n. 340 del 24/11/2000, l'Amministrazione ha inteso predisporre il Piano Urbano della Mobilità, come un insieme coordinato di interventi finalizzato alla gestione ottimale degli spazi stradali esistenti e del sistema di trasporto pubblico collettivo, realizzabili nel breve-medio periodo e nell'ipotesi di dotazione di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate;

Atteso che il Comune di Siena è dotato di un Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), approvato con Delibera C.C. n. 49 del 6 febbraio 2001;

Evidenziato che dal 2001 l'offerta di trasporto e la domanda di mobilità nel Comune di Siena si sono modificate in maniera rilevante, sia per effetto delle nuove infrastrutture viabilistiche realizzate, sia per effetto dell'aumento e della modifica della natura degli spostamenti all'interno dell'area urbana senese;

Ritenuto, per quanto sopra, necessario procedere alla predisposizione di un Piano Urbano della Mobilità che deve tenere conto dei seguenti Piani e strumenti di riferimento di seguito indicati:

- Piano strutturale e Regolamento Urbanistico attualmente vigenti;
- Piano Generale del Traffico Urbano, approvato con Delibera C.C. n. 49 del 6 febbraio 2001;

Ritenuto altresì che l'aggiornamento di questo tipo di pianificazione non debba mai perdere di vista il fatto che Siena ha ereditato dalle passate Amministrazioni la Zona a Traffico Limitato (ZTL) più grande d'Italia, in rapporto agli abitanti, che la porta ai vertici delle classifiche nazionali sui tempi dalla mobilità sostenibile.

Considerato in base alle linee programmatiche di mandato che:

- occorre estendere le aree pedonali, al fine di agevolare la mobilità pedonale, con l'obiettivo di avviare un nuovo progetto per la vivibilità del centro storico, riqualificandone il "centro commerciale naturale";
- occorre intervenire nelle periferie per fluidificare il traffico, garantire sicurezza nella circolazione e incentivare l'uso di mezzi pubblici e biciclette;
- nel piano urbano della mobilità (PUM), tutti questi aspetti sono affrontati in un quadro d'insieme, volto a cogliere il significato dei cambiamenti del XXI secolo;
- i concetti espressi nel PUM sono sintetizzati in due slogan: per il centro storico "Dal passaggio al passeggio"; per la città fuori le mura "- auto + salute";
- per ridurre la congestione stradale nelle ore di punta, sono sufficienti piccole percentuali di persone che si spostano in maniera sostenibile, invece che in automobile, per evitare le code.
- la mobilità nuova nel XXI secolo deve dedicarsi alla salute, alla demotorizzazione, ai veicoli a zero emissioni, per respirare meglio, avere spazio per camminare, avere cittadini consapevoli del fatto che il "bene pubblico" è di tutti e tutti devono contribuire a migliorarlo e a correggere i comportamenti non corretti.

Rilevata la necessità di approfondire le soluzioni tecniche riguardanti in modo particolare i seguenti temi, oggetto di Piani specifici di settore e da approvarsi con successivi atti di Consiglio Comunale:

- implementazione delle Aree Pedonali Urbane (APU) con la realizzazione della "Y storica";
- revisione dei settori della Zona a Traffico Limitato (ZTL);
- ridefinizione delle Aree a Rilevanza Urbanistica (ARU);
- riorganizzazione della sosta veicolare, sia nella ZTL che nelle ARU;
- riorganizzazione della ZTL autobus;

- riorganizzazione del transito e della sosta ciclomotori e motocicli nel centro storico;
- rilancio del sistema ferroviario;
- classificazione funzionale delle strade e realizzazione degli interventi per la sicurezza stradale e moderazione della velocità (implementazione delle "Zone 30" – Isole Ambientali);
- distribuzione delle merci nel centro storico, con la conversione ecologica verso i motori a zero emissioni;
- riequilibrio e potenziamento del sistema del trasporto pubblico locale (TPL) nelle direttrici nord e sud della città, definizione di corsie e/o sedi riservate, collegamento con i principali nodi di interscambio (parcheggi scambiatori).

Rilevato altresì che dall'anno 2013 sono già stati attuati, come anticipazione del Piano Urbano della Mobilità i seguenti interventi:

- l'apertura completa del centro storico alle biciclette, con le sole eccezioni di Banchi di Sopra e dell'anello superiore del Campo (G.C. n. 97 del 27/02/2014);
- la tariffazione degli accessi in Zona a Traffico Limitato (ZTL), per ridurre il traffico e per rendere più equo il costo di gestione della ZTL stessa, che prima pagavano soltanto i residenti, mentre ora pagano tutti i fruitori della ZTL stessa (G.C. n. 287 del 25/06/2014);
- la pedonalizzazione di Banchi di Sopra, nella quale transitavano giornalmente oltre 700 veicoli (G.C. n. 297 del 03/07/2014);
- la pedonalizzazione a tempo di via Pantaneto nei fine settimana, in modo da riqualificare la via, in accordo con i commercianti della zona (G.C. n. 174 del 10/04/2014);
- la riduzione dell'importo dei bollini per il parcheggio in ZTL (per la prima volta dal 1992) alle auto piccole e medie, al fine di dare un segnale chiaro a chi parcheggia in centro di non utilizzare auto di grande dimensione (G.C. n. 186 del 30/04/2015);
- l'istituzione del *bike sharing* elettrico in città e in periferia, come primo esperimento di mobilità sostenibile, integrata con la rete dei bus. Con una sola tessera è oggi possibile usare in maniera combinata autobus e bici, al fine di ridurre l'uso dell'automobile (G.C. n.317 del 10/09/2015);
- l'introduzione dei bollini elettronici per la sosta dei residenti, al fine di adottare procedure informatiche e di semplificare la vita ai cittadini, che erano costretti ad attaccare bollini adesivi, del tutto anacronistici nel XXI secolo (G.C. n. 121 del 02/04/2015).
- la gara di appalto per i nuovi varchi telematici, che oltre a consentire un forte risparmio al Comune, permette di eliminare l'apparecchio telepass e di controllare meglio gli accessi alla ZTL, riducendo anche gli abusi. Pubblicazione bando di gara (G.U. n. 37 del 27/03/2015 – V Serie Speciale; aggiudicazione Determina Prot. U/15/279 del 16 agosto 2015).

Visto il parere favorevole a maggioranza espresso dalla Commissione Assetto del Territorio in data 8/02/2016;

Dato atto che il presente atto di indirizzo non necessita del parere di cui all'art.49 del D. Lgs. n.267/2000;

DELIBERA

1) quale atto di indirizzo politico-amministrativo, in base alle linee programmatiche relative alle azioni e ai progetti da realizzarsi nel corso del mandato 2013-18 e come atto preliminare all'approvazione del Piano urbano della Mobilità, di attivare tutte le procedure necessarie alla realizzazione di:

- implementazione delle Aree Pedonali Urbane (APU) con la pedonalizzazione della "Y storica";
- revisione dei settori della Zona a Traffico Limitato (ZTL);
- ridefinizione delle Aree a Rilevanza Urbanistica (ARU);
- riorganizzazione della sosta veicolare, sia nella ZTL che nelle ARU;
- riorganizzazione della ZTL autobus;
- riorganizzazione del transito e della sosta dei ciclomotori e motocicli nel centro storico;
- rilancio del sistema ferroviario;
- classificazione funzionale delle strade e realizzazione degli interventi per la sicurezza stradale e moderazione della velocità (implementazione delle "Zone 30" – Isole Ambientali);
- distribuzione delle merci nel centro storico, con la conversione ecologica verso i motori a zero emissioni;
- riequilibrio e potenziamento del sistema del trasporto pubblico locale (TPL) nelle direttrici nord e sud della città, definizione di corsie e/o sedi riservate, collegamento con i principali nodi di interscambio (parcheggi scambiatori);

di perseguire le procedure per una partecipazione attiva dei cittadini alla formazione delle modalità operative di attuazione con un'attività di comunicazione preventiva e con l'istituzione di tavoli di concertazione con le categorie interessate.”””

N. 25/2016

Apertasi la discussione il Presidente così prosegue:

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Gentili Consiglieri, vi pregherei di prendere posto e chiedo al Segretario Generale di procedere all'appello nominale per la verifica del numero legale. Vi ripeto, gentili Consiglieri, vi chiedo di prendere posto.

Il Segretario Generale procede all'appello.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Avendo verificato la presenza di 19 Consiglieri, possiamo procedere nell'apertura della sessione pomeridiana del Consiglio comunale convocato per il giorno 11 febbraio.

Entrano in Aula i Sigg.ri:

LORENZETTI Simone – STADERINI Pietro – FALORNI Marco – D'ONOFRIO Pasquale

Presenti n. 23

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Eravamo in sede di illustrazione del Piano urbano della mobilità, atto d'indirizzo politico-amministrativo, quindi chiedo all'Aula, naturalmente, se non ci sono osservazioni, procederei all'illustrazione dell'atto da parte dell'Assessore competente.

Non ci sono osservazioni, quindi do la parola all'assessore Stefano Maggi per la illustrazione dell'atto: Piano urbano della mobilità – Atto di indirizzo politico-amministrativo.

Ass. MAGGI – Buongiorno di nuovo a tutti. Siamo a un momento importante perché oggi si approva l'atto di indirizzo del Piano urbano della mobilità.

E' stato detto più volte in questo Consiglio che il Piano generale del traffico è fermo al 2001, nel frattempo sono passati quindici anni e alcuni flussi di traffico, alcune nuove esigenze si sono manifestate, quindi c'è da riprendere in mano la questione del traffico, che è una delle più sentite dalla cittadinanza di Siena, perché Siena ha una popolazione di 54.000 abitanti, ma in realtà poi i presenti sono molti di più, 80.000 circa, e soprattutto ha un comune piccolo per cui c'è tutto un hinterland che gravita su Siena. Quindi, nonostante le dimensioni demografiche non tanto grandi – siamo tra le città piccole in Italia – abbiamo un traffico superiore a quello che darebbero a credere le dimensioni demografiche.

Quindi si tratta di un qualcosa di molto importante che incide in maniera pesante sulla vita quotidiana e che proprio per questo è importante, perché riguarda il quotidiano delle persone, cioè di tutti quelli che si spostano nella nostra area. Questo piano riprende alcune delle soluzioni, alcuni degli studi che il Comune, nelle passate amministrazioni, aveva già realizzato, in particolare c'era stata un'attività di studio e di rilevazione dei dati molto consistente e molto significativa fino al 2006, poi nel 2006 fu approvata in Consiglio l'istituzione di alcune ARU (Aree a rilevanza urbanistica) e dopo il 2006, in sostanza, si era fermata l'elaborazione. Quindi l'abbiamo ripresa in mano, abbiamo confrontato i dati del 2006 con quelli di oggi, c'è stata un'attività appunto di rilevazione dei dati perché sul traffico bisogna seguire due strade: una è quella dello studio delle cifre, l'altra è quella delle sperimentazioni per vedere cosa succede. Non è una scienza esatta il traffico, quindi abbiamo avuto bisogno di una lunga attività di rilevazione per vedere quali sono le esigenze di oggi e per confrontarle con quello che già era stato elaborato in precedenza dalle amministrazioni comunali che ci hanno preceduto.

Noi, dopo l'insediamento, per la verità, abbiamo già anticipato alcune dei provvedimenti che innovano la mobilità, li ricordo brevemente: c'è stata l'apertura del centro storico alle biciclette nel febbraio 2014, un mese prima si era fatto il riordino delle linee notturne di Siena, quelle che

collegano nella parte nord e nella parte sud le periferie, le linee urbane del trasporto urbano, sono la 60 N e la 50 N, e nel caso della 60 N siamo venuti a riordinare e a potenziare una serie di cosiddetti “bis”, che erano poco identificabili. Abbiamo poi introdotto la tariffazione degli accessi, anche come elemento di equità perché in precedenza pagavano soltanto i residenti il bollino, quindi contribuivano solo loro al mantenimento di tutto l’apparato dei varchi telematici, invece con questa delibera del giugno 2014 abbiamo introdotto la tariffazione per tutti noi compresi, naturalmente, per dare l’esempio anche agli altri. A luglio 2014 abbiamo fatto la pedonalizzazione di Banchi di Sopra, dove la mattina transitavano oltre settecento veicoli, quindi era una strada già in parte pedonale, che però era molto, molto percorsa in alcune ore concentrate, quindi quando si andava a scuola la mattina si faceva lo slalom tra i furgoni. C’è stata poi la pedonalizzazione in via sperimentale dall’aprile 2014, poi confermata più volte di via Pantaneto, che ha contribuito a riqualificare la via, questo lo abbiamo fatto in accordo con i commercianti della zona. Nell’aprile 2015 abbiamo ridotto l’importo dei bollini per il parcheggio in ZTL dei residenti, diminuendo per la prima volta da oltre vent’anni il bollino per le macchine piccole e medie, il che vuole essere un consiglio per chi ha più macchine di portare all’interno del centro storico quella più piccola, perché non c’è spazio per tutti in un centro che ha conservato – almeno in parte, anzi in buona parte, anzi nella maggior parte – il reticolo di strade medioevali.

Dall’agosto 2015 abbiamo istituito il bike sharing, che peraltro ha avuto un successo superiore alle aspettative, con oltre mille tessere vendute, e poco dopo abbiamo reso possibile con una sola tessera avere l’accesso sia al bike sharing che all’autobus, quindi oggi si può con una sola tessera prendere la bicicletta e salire sull’autobus urbano. Dal giugno 2015 abbiamo introdotto i bollini elettronici, cioè nel 2015 ancora si attaccavano a mano i bollini che si andavano a comprare nella sede di Siena Parcheggi. Ora è elettronico il bollino, quindi si può fare direttamente il tutto via internet, senza muoversi di casa, e il controllo naturalmente è allo stesso tempo elettronico, cioè i vigili vanno con un computer a controllare le auto che abbiano i requisiti per stare in sosta nel centro, cioè che abbiano creato il bollino.

Infine c’è stata la gara di appalto, fatta da Siena Parcheggi, per i nuovi varchi telematici, che fanno risparmiare al Comune, ma soprattutto sono molto più efficienti, consentono di rilevare l’accesso di qualsiasi veicolo, anche in condizioni di scarsa visibilità, compresa la notte, e quindi daranno, una volta completata l’installazione, che sarà completata a breve nell’arco di due-tre settimane, consentiranno di controllare meglio alcuni concittadini, pochi ma alcuni sì, che hanno comportamenti irregolari nell’ingresso in ZTL. La telecamera prende ora anche l’ingresso in senso contrario e può controllare tutti i veicoli, compresi i motorini, che quindi tutti quanti dovranno rispettare le norme previste.

Fatto questo, come anticipazione, noi in realtà abbiamo però ragionato su un complesso di provvedimenti necessari perché la città abbia una mobilità più efficiente e soprattutto più salutare, perché purtroppo recenti studi hanno dimostrato che l’inquinamento delle polveri sottili, che in gran parte vengono emesse dai tubi di scarico degli autoveicoli e motoveicoli sono dannosi per la salute. Questa è una cosa abbastanza nuova, ma abbiamo anche verificato che l’Italia ha il record mondiale di ammalati, non tanto in Toscana quanto nella Pianura Padana, ma comunque siamo tutti soggetti a questo problema, per le polveri sottili che devono diminuire. Quindi c’è bisogno di muoversi in maniera nuova rispettosa dell’ambiente.

Il ventesimo secolo è stato il secolo dell’automobile, come il diciannovesimo era stato il secolo del treno, nel ventunesimo secolo bisogna imparare a muoversi in maniera sostenibile per noi e per le generazioni che verranno dopo, perché non dobbiamo preoccuparci soltanto di noi nel campo dell’ambiente ma anche di chi viene dopo di noi. Noi ormai l’infanzia l’abbiamo già passata, ma i nostri bambini, che respirano queste polveri sottili fin da piccoli, dobbiamo tutelarli il più possibile, quindi dobbiamo cambiare i nostri comportamenti.

Per entrare nel merito di questa proposta di deliberazione del Consiglio comunale, ricordo due slogan: uno è “dal passaggio al passeggio”, che vale soprattutto per il centro storico, e significa che il centro storico è un luogo dove passeggiare, non dove passare con la macchina, se si passeggia, si

compra anche nei negozi, se si passa e basta, si va dritto oppure si va a una meta, si torna indietro, si rimane chiusi nella propria automobile e si va via. Quindi “dal passaggio al passeggio” è uno dei temi cardine di questo Piano urbano della mobilità e l’altro è “meno auto più salute”, che riguarda sia il centro storico che le periferie. Sebbene non ci piaccia sentirlo dire, oggi la questione della mobilità deve andare verso una demotorizzazione, che vale per tutto l’Occidente europeo, vale per l’America, vale per tutti quei Paesi che hanno una motorizzazione di massa, che è diventata enorme, quindi il primo tema la demotorizzazione, il secondo tema sono le emissioni inquinanti che devono diminuire.

Quindi diminuzione del numero dei veicoli in circolazione e riduzione delle emissioni inquinanti.

Il primo si fa soltanto diminuendo l’uso della macchina, il secondo si fa con nuovi motori che nell’arco di qualche anno si affermeranno. I motori elettrici, che oggi ancora hanno qualche problema di costo e di limitazione dell’autonomia dell’automobile, nei prossimi anni sicuramente avranno un forte sviluppo. C’è anche la questione delle auto a idrogeno, per ora è molto costoso questo carburante, questa possibilità di muoversi, però anche questa potrebbe avere degli sviluppi importanti nei prossimi anni. Noi dobbiamo, con il Piano della mobilità, preoccuparci di uno scenario abbastanza lungo davanti a noi, ripeto anche a vantaggio di quelli che verranno dopo di noi, e poi abbiamo da approvare un Piano del traffico, che invece sono i provvedimenti che si andranno ad attuare nel prossimo biennio, perché il Piano del traffico, per previsione normativa, è biennale.

Il Piano della mobilità ha alcune linee guida, affrontando la questione della mobilità a trecentosessanta gradi. Le sintetizzo in breve.

Per il centro storico, dopo il successo di Banchi di Sopra, vogliamo estendere la stessa cosa in Banchi di Sotto e in via di Città, quindi nella Y storica, per spezzare quel traffico di transito, da sud a nord della città, che era quello che fecero nel ‘65, con un provvedimento pionieristico a livello europeo. Separare una città in due anelli perché in quel modo il traffico diminuiva in maniera consistente. Quindi estensione dell’area pedonale urbana è la prima linea guida del Piano della mobilità e quindi la zona al traffico limitato, che deve essere meglio tutelata dall’accesso irregolare dei veicoli, potrebbe avere qualche ritocco anche nelle aree della ZTL, che attualmente sono sei e andremo a diminuirle in modo da semplificare la vita ai cittadini del centro storico, perché gran parte di chi vive nel centro storico, uno sono io, l’ho imparato da poco in quale ZTL vivo, ma per lungo tempo non mi ricordavo il numero. Quindi vuol dire che, se non se lo ricorda l’Assessore al traffico, che peraltro studia questa materia, quindi lo faccio anche al di lavoro al di là dell’Assessore, vuol dire che la maggior parte della gente probabilmente non si ricorda neppure in che ZTL è.

E’ un sistema complesso. Noi vogliamo semplificare la vita il più possibile ai cittadini: vale per il bollino elettronico, come vale per la comprensione di un sistema che oggettivamente è piuttosto complesso per come è stato strutturato nel corso del tempo.

Siena ha fatto un’opera meritoria negli anni addietro, ora bisogna riflettere su quello che funziona, su quello che non funziona e intervenire. Quindi la zona a traffico limitato potrebbe essere semplificata rispetto a oggi.

Poi c’è la questione delle aree esterne, le aree a rilevanza urbanistica, che qualcuno vuole e qualcuno non vuole. Naturalmente bisogna noi avere presente l’interesse pubblico complessivo e non l’interesse specifico di chi vuole una cosa o ne vuole un’altra. Comunque sulle aree a rilevanza urbanistica abbiamo cominciato l’opera di consultazione dei cittadini e si faranno soltanto laddove sono volute, perché è una tutela del residente l’area a rilevanza urbanistica. La ZTL è una limitazione della circolazione e della sosta, mentre l’ARU, che è area a rilevanza urbanistica, secondo il Codice della strada, è una limitazione della sosta.

Le nuove ARU, comunque, saranno più flessibili di quelle vecchie, ci si potrà andare in maniera molto più flessibile, cioè non ci sarà una divisione rigida tra il parcometro e le strisce blu riservate ai residenti, che si potranno quindi utilizzare in maniera molto più semplice, e laddove ci sono esercizi commerciali ci saranno delle zone a disco orario che consentono una sosta a rotazione e che

quindi consentono alla gente di arrivare nel negozio dove vuole andare, se si trova nell'ARU, molto meglio di ora, perché ora per esempio ci sono alcune zone, San Prospero Alta o viale Mazzini, dove si ha la chiara percezione che non ci si può andare in macchina, perché se si va lì è tutto pieno perché la sosta è assolutamente non regolamentata. Quindi la regolamentazione della sosta serve anche a questo: a consentire a chi vuole andare in una determinata zona, di poterci andare con la presumibile certezza di trovare posto.

Abbiamo anche studiato in maniera molto dettagliata i parcheggi in struttura, quelli pluriplano, come il Duomo, il Campo, San Francesco, Santa Caterina, e qui abbiamo visto che c'è la possibilità di utilizzarli in maniera maggiore rispetto a oggi, con una possibilità di estensione degli abbonamenti per residenti, che peraltro vogliamo diminuire nell'importo, in modo che le persone siano invogliate, anziché andare a cercare il posto sotto casa, almeno quelli che possono camminare, invece di cercare il posto sotto casa, dove magari non si trova, si può andare direttamente dentro il parcheggio e poi fare due passi a piedi per rientrare a casa. Quindi ci sarà anche questa novità, credo importante perché dovrebbe liberare posti nel centro storico e quindi consentire di trovare meglio il posto vicino a casa per chi risiede nel centro storico.

C'è poi la questione dei parcheggi scambiatori, e quindi più in generale la questione dell'attracco a Siena. Oggi l'attracco a Siena è caotico. Non si possono più realizzare nuove infrastrutture stradali perché nessuno ce le finanzia, questo sia chiaro. Il ventunesimo secolo non vedrà grosse realizzazioni stradali nuove, a parte le aree metropolitane, ma vedrà invece una conversione graduale verso la mobilità sostenibile, ci finanzieranno le piste ciclabili ma non le nuove strade. Quindi su questo bisogna essere consapevoli perché altrimenti, se si continua a voler fare nuove strade, a parte che non ci sono i soldi, ma è come se in un lavandino arrivasse troppa acqua dal rubinetto e, invece di regolare il rubinetto diminuendo un po' l'acqua che esce, noi si chiamasse l'idraulico e il muratore per allargare lo scarico. Questo non si può più fare nel ventunesimo secolo, in cui siamo ormai immersi da sedici anni.

Quindi l'attracco a Siena è visto, in una visione d'insieme, aumentando i parcheggi scambiatori; alcuni sono previsti come realizzazione, altri già ci sono, molti già ci sono, vanno utilizzati meglio. Questi parcheggi scambiatori, peraltro, sono in alcuni casi parcheggi scambiatori diluiti, cioè non concentrati. Concentrati li abbiamo a Due Ponti, li abbiamo nella parte finale della Strada dei Tufi, li abbiamo a Colonna San Marco; diluiti potrebbero essere in via Massetana Romana e in viale Toselli e viale Sardegna, ma c'è la necessità di avere un servizio pubblico di trasporto ogni quindici minuti che in alcuni casi non c'è, per esempio non c'è in via Massetana Romana e non c'è in viale Sardegna.

Ecco, il Piano della mobilità considera anche la necessità di una revisione della rete dei trasporti pubblici urbani intensificando il servizio laddove è necessario, per esempio per l'attracco a Siena in maniera più sostenibile. Quindi questo significa mettere, ora non entro in dettagli, ma c'è già un progetto per l'area sud e per l'area nord che, pur non ritoccando complessivamente le linee di trasporto, perché consideriamo che l'autobus urbano, o meglio il tram, come si dice a Siena, è utilizzato in gran parte dagli anziani, quindi non bisogna cambiargli il numero della linea o sconvolgere i percorsi; bisogna soltanto fare interventi puntuali laddove necessari, come l'area nord, dove si prevede l'istituzione di una linea ad alta mobilità nella direttrice più percorsa, che è Piazza del Sale-stazione-ospedale, e nell'area sud, dove si vorrebbe dare un servizio migliore a Massetana Romana e alla zona dentro a Porta San Marco, che non ha nessun autobus che va verso il centro e verso l'ospedale.

In questa questione dell'attracco a Siena si inserisce anche la questione della ferrovia, che purtroppo è abbandonata troppo a lungo. Sui giornali di oggi ci sono notizie positive riguardo al tratto Siena-Firenze, cioè c'è una dichiarazione che ufficialmente è stato detto che viene finanziata la Siena Empoli nel tratto Granaiole-Empoli. Sono undici chilometri con quindici passaggi a livello che strozzano la circolazione, perché costringono, diciamo, ad allungare i tempi di percorrenza, perché ci sono continuamente perturbazioni dovute a passaggi a livello, dovute agli incroci dei treni che vanno in senso opposto sul binario unico, che quindi il tutto ci porta a un'ora e mezzo per arrivare a

Firenze e si potrà scendere nei prossimi anni, con i treni nuovi, con questo raddoppio e con un servizio rivisto, si potrà scendere a un'ora e cinque per Firenze, che è un tempo grosso modo paragonabile a quello che ci vuole per andarci in automobile. Quindi il treno deve diventare più efficiente per Siena.

Poi c'è la grande questione della stazione alta velocità, su cui ho già informato il Consiglio un'altra volta, la stazione alta velocità in Val di Chiana, per noi naturalmente possibilmente a Chiusi, però è una questione importante al di là dell'ubicazione perché consentirebbe a Siena di arrivare a Roma in due ore, ora ce ne vogliono oltre tre. Quindi questa è una questione fondamentale. L'altra questione è quella di utilizzare meglio il treno per l'attracco a Siena, specialmente nella parte sud, cioè la ferrovia che viene da Chiusi via Asciano e che passa per Casetta, Arbia e Taverne, deve essere meglio utilizzata. Se ci fosse una fermata a Casetta, per esempio, ci potrebbe essere un interscambio auto-treno, che eviterebbe quelle code che si vedono la mattina in accesso a Siena, dal Ruffolo fino a Due Ponti.

Quindi questo è un elemento qualificante per il futuro di Siena e per la questione dell'attracco a Siena, ma anche per la questione dell'isolamento di Siena nei collegamenti verso Firenze o verso Chiusi. Naturalmente non va dimenticata la Siena-Grosseto, che è una ferrovia peraltro di grande valore paesaggistico, dove si effettua il Treno Natura, che è un servizio turistico importante, il più grande d'Italia, conosciuto anche all'estero.

Infine – vado rapidamente a concludere – abbiamo la necessità di una classificazione delle strade, anche questa è nel Piano urbano della mobilità perché la classificazione delle strade consente di attuare quei provvedimenti di limitazione della velocità, e quindi anche di aumento della sicurezza stradale, che ci chiedono a gran voce le periferie.

In cosa consiste il tutto? Beh, nelle rotonde laddove è possibile, perché naturalmente le rotonde hanno un costo molto alto, quindi bisogna sempre fare dei bandi per finanziarle; e costo molto più basso invece gli attraversamenti pedonali rialzati, le strisce, le barre bianche che creano rumore, e quindi l'automobilista tende a rallentare perché c'è il rumore; naturalmente bisogna stare attenti a non metterle vicino alle case perché sennò, quando ci passano sopra le macchine, chi ci sta vicino non dorme e di conseguenza creano problemi di altro tipo. Però la questione della sicurezza stradale è fondamentale, quindi bisogna investire su questi attraversamenti pedonali rialzati, quindi una classificazione delle strade che consenta poi di intervenire in questo senso e anche di istituire delle aree 30, cioè di mettere il limite a 30 chilometri orari nelle strade dove questo è necessario al fine di garantire la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti.

Centro storico è area 30 attualmente, cioè si può andare a 30 chilometri orari, e vogliamo portarlo ad area 20, dove si può andare a 20 chilometri orari, perché 20 come velocità massima è la velocità giusta dentro il centro storico; non significa andare a passo d'uomo, ma significa andare con l'automobile e con gli altri veicoli ad una velocità tale che consenta di fermarsi se si vede un ostacolo vicino. Quindi tutto questo è importante ai fini della sicurezza stradale.

Poi c'è la questione delle merci. Noi nell'arco di qualche anno dobbiamo arrivare a una conversione ecologica. Ho già parlato prima dei motori elettrici. Ecco, sulla distribuzione delle merci dobbiamo puntare molto sul fatto che questa distribuzione deve essere più efficiente e, per renderla più efficiente, l'elemento chiave è quello di convertirci nell'arco di qualche anno alla mobilità elettrica per la consegna delle merci nel centro storico, perché così avremo emissioni zero da parte dei veicoli che arrivano e, inoltre, anche una razionalizzazione, perché chi continua ad andare col motore a combustione interna da Firenze a Siena, per esempio, probabilmente è indotto a fermarsi e a lasciare la merce a un veicolo elettrico che salga dentro Siena con carico completo e senza, appunto, emettere sostanze inquinanti in atmosfera.

Ci sono poi elencati nel Piano urbano della mobilità quelli che sono i provvedimenti che vanno nel Piano del traffico biennale, che sono alcune zone dove ci sono già dei finanziamenti per migliorare la situazione. Uno è lo svincolo di Fango Nero al Ruffolo, in entrata al Ruffolo dalla Siena-Bettolle; un altro è l'ingrandimento del parcheggio in fondo alla Strada dei Tufi, che verrà a brevissimo potenziato, cioè aumentato nel numero di automobili, e questo ha avuto subito un successo fin da

quando fu aperto, il che vuol dire che la domanda di parcheggio scambiatore c'è. E poi un'altra cosa molto importante è – questo ai fini della sicurezza – il marciapiede tra Palazzo Diavoli e Torre Fiorentina, anche qui partiranno i lavori a breve.

Non vi elenco gli altri, ce ne sono altri in progetto, questi però sono quelli già finanziati e che partiranno a breve.

Infine, il tema del traffico ha bisogno di una comunicazione efficace, quindi ci sarà una comunicazione, dopo naturalmente l'approvazione, se il Consiglio comunale lo approva ci sarà poi una comunicazione con le categorie economiche, con i cittadini, quindi tanti incontri in cui si spiega la filosofia del Piano urbano della mobilità, si spiegano gli interventi del Piano urbano del traffico e, in sostanza, si dice cosa si vuole andare a fare, condividendolo il più possibile con le associazioni di categoria e con i cittadini.

Quindi ci vuole anche una condivisione nel traffico, una comunicazione, una spiegazione e, come dire, una sorta di educazione alla mobilità. Cercheremo di produrre quello che ci hanno chiesto le associazioni di categoria, che è un opuscolo su come muoversi a Siena, in modo da rendere consapevoli le persone di cosa significa muoversi in un modo o in un altro.

Naturalmente poi comincerà l'applicazione, con dei provvedimenti che verranno via via analizzati dal Consiglio comunale, per dare le specifiche della realizzazione del Piano del traffico e quindi dell'attuazione, della prima attuazione del Piano urbano della mobilità.

Concludo soltanto dicendo che è un Piano fatto in casa, cioè non abbiamo consulenti come c'erano fino al 2006, perché il Comune non ha più soldi, quindi l'abbiamo fatto in gran parte con i dipendenti, che si sono impegnati anche con entusiasmo, devo dire, e quindi è stata un po' lunga l'elaborazione, ma perché appunto le strutture lavorano da sole, senza supporti esterni molto costosi, peraltro, perché i Piani urbani della mobilità hanno un costo oltre i 200.000 euro e qui invece abbiamo speso molto, molto meno, anzi, 200.000 euro sono i soldi con cui si potrebbe iniziare l'applicazione di cose concrete, quindi, invece di spenderli a monte, li spendiamo su qualcosa di concreto e di tangibile dai cittadini, e di questo bisogna ringraziare gli Uffici, che appunto ci hanno lavorato anche con passione, perché il tema è decisamente appassionante. Naturalmente ha appassionato anche me, che poi grosso modo di queste cose sono appassionato e più o meno le faccio anche nel lavoro esterno a quello di Assessore.

Grazie per l'attenzione, ho concluso.

Entrano in Aula i Sigg.ri:

AURIGI Mauro – SABATINI Laura – PINASSI Michele – VIGNI Giacomo – TRAPASSI Alessandro

Presenti n. 28

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio l'assessore Stefano Maggi per l'illustrazione dell'atto di indirizzo politico-amministrativo – Piano urbano della mobilità.

Naturalmente, prima di iniziare la fase della discussione, ho visto che si sono già iscritti a parlare i consiglieri Ernesto Campanini e Alessandro Trapassi. Naturalmente in ordine cronologico ne hanno facoltà, e quindi do la parola al consigliere Ernesto Campanini.

Cons. CAMPANINI – Grazie, Presidente, e grazie, Assessore, perché ci ha dato le prime linee generali di un argomento così importante e così sensibile per i cittadini che abitano sia nel centro storico sia in tutto il comune, e non solo il comune, ma parlerei anche di tutti i comuni limitrofi, quindi questo può essere un inizio di discussione su tutti i punti che ora cercherò in maniera sintetica di andare a esplicitare.

Naturalmente, il mio intervento vuole partire da un obiettivo, un obiettivo che ormai da diverso tempo mi sono posto: quello di studiare l'andamento, il flusso dello spopolamento del centro storico di Siena, e quindi mi rivolgo soprattutto a lei, Assessore, che dovrebbe essere sensibile in quanto residente del centro storico, e non mi rivolgo assolutamente al nostro Sindaco, che nega lo

spopolamento del centro storico, che voglio ricordare che oggi sulla stampa ha negato la diminuzione di 600 persone. I dati che dico ora sono tutti fruibili e osservabili nel sito del Comune di Siena, nella sezione dei Servizi e censimento: siamo passati da 11.096 persone del 2010 a 10.504 persone del 2014. Questi sono i dati reali. Perché voglio parlare dello spopolamento? Perché è chiaro che non può essere l'unica causa di spopolamento parcheggi, viabilità e mobilità, però dico che è una delle motivazioni che possono indurre i nostri cittadini ad avere una qualità della vita e una possibilità di usufruire della propria macchina per andare a lavorare fondamentale. Perché la macchina, ad oggi, a Siena, non è vero che è un vezzo per persone che non hanno voglia di camminare, ma è necessaria per la gran parte della popolazione per spostarsi nelle zone limitrofe, perché voglio ricordare che ad oggi a Siena il servizio ferroviario è completamente inesistente, abbiamo un servizio più che sufficiente, bisogna dirlo, verso Firenze, ma non abbiamo assolutamente servizi pubblici, per esempio, verso la zona della Val di Chiana, ma mi riferisco soprattutto alla zona di Perugia, dove non esiste assolutamente un collegamento su gomma, o quantomeno c'è un collegamento sporadico, la stessa cosa per Arezzo, va leggermente meglio verso Grosseto. Ma ad oggi usare la macchina è fondamentale.

Purtroppo i tempi sono cambiati, le persone hanno bisogno di spostarsi, non hanno più la possibilità di trovare il posto di lavoro sotto casa, le persone non lavoreranno più al Monte dei Paschi o vicino, dovranno per forza spostarsi, perché questo è l'andamento dei tempi e questa è la situazione in cui ci troviamo. Quindi mi rivolgo appunto a lei come diretto interlocutore, escludendo appunto il Sindaco, che non si rende assolutamente conto della nostra situazione.

Passo al primo punto. Naturalmente, non posso che essere d'accordo sull'implementazione delle aree pedonali urbane, cioè con la pedonalizzazione della Y storica, quindi tralascio il primo punto e passo direttamente al secondo punto: revisione dei settori della zona a traffico limitato ZTL.

Su questo punto io non è che sono in disaccordo su una semplificazione delle ZTL, quindi da passare da 6 ZTL a 2 settori, perché effettivamente c'è un po' di confusione al riguardo e una riduzione da 6 a 2 semplificherebbe comunque una maggiore chiarezza per il cittadino, che capisce dove può spostarsi all'interno del centro storico. Però c'è una leggera contraddizione sul fatto che si vuole limitare il traffico interno della mobilità *intramoenia*, naturalmente con questo punto le persone da San Marco potranno spostarsi fino a Porta Pispini, quindi ci sarà un maggiore traffico all'interno della cinta muraria. Quindi è un argomento da rivedere e magari di osservare tutti insieme nella Commissione, comunque non sono contrario a prescindere a questa proposta.

Vengo, però, al discorso delle ARU, la definizione delle Aree a rilevanza urbana, le cosiddette ARU.

Io qui chiedo un netto passo indietro dell'assessore Maggi e di tutta la maggioranza, innanzitutto, verso la ventilata ipotesi di creare una nuova ARU a San Prospero, senza bisogno nemmeno di passare da un eventuale referendum, che ricordo per il nostro Statuto non è un referendum abrogativo o propositivo, ma è solamente un referendum consultivo, quindi vi chiedo qui in quest'aula un netto passo indietro verso la creazione di questa ARU. Sono anche attualmente in disaccordo sul creare nuove ARU nelle altre zone intorno a Siena per un semplice motivo: perché finché non si creeranno i nuovi parcheggi scambiatori, cui ha fatto riferimento anche giustamente l'assessore Maggi, ovvero quello della Colonna di San Marco, che ci sono molti posti auto attualmente chiusi, che però sono stati già costruiti sotto la Colonna di San Marco, quindi si andrebbe a creare un nuovo parcheggio scambiatore, e poi voglio rilanciare fortemente l'idea della creazione del parcheggio scambiatore già esistente, anche se è vero che non è servito per il servizio pubblico, che è quello di Siena Ambiente.

Siena Ambiente ha un parcheggio scambiatore di tre piani, perennemente illuminato, che è in via Simone Martini, entrando, uscendo però arriva sotto il ponte di Ravacciano, quindi in viale Sardegna. Ci sono tre piani con centinaia di posti auto disponibili, quello potrebbe essere un nuovo parcheggio scambiatore, ce lo abbiamo lì vicino, possiamo creare una convenzione con Siena Ambiente, possiamo creare una soluzione.

Altro discorso fondamentale per quella zona molto congestionata e dove non si trovano parcheggi, sono fuori, per esempio, da Porta Pispini. Porta Pispini non ha nessun tipo di parcheggio della Siena Parcheggi S.p.A., ma è presente un parcheggio privato, assolutamente e totalmente privato, però dalle mie informazioni è perennemente vuoto, chiedo quindi che il Comune di Siena apra una convenzione, un dialogo con il padrone di questo parcheggio perché potrebbe essere risolutivo per molte sere dove chiunque passi fuori da Porta Pispini trova congestionata la zona. Quindi sono attualmente contrario alla creazione di queste ARU, e sono sempre contrario al discorso di San Prospero, finché non si fanno i parcheggi scambiatori.

E' importante un altro discorso: i parcheggi scambiatori devono essere forniti non solo di servizi pubblici diurni ma anche serali. Faccio un esempio: io vorrei veramente – ormai da qualche anno dopo tantissimi anni abitati nel centro storico io abito fuori – utilizzare i parcheggi scambiatori e il servizio pubblico, ma mi potete dire quando ho messo la macchina nel parcheggio scambiatore di Porta Tufi come faccio a ritornare la sera a mezzanotte, all'una, alle due, dopo che sono stato in contrada o al cinema? Alle nove c'è l'ultimo pollicino, che faccio? Lascio la macchina al parcheggio scambiatore e poi come ci ritorno a Porta Tufi? Quindi creiamo un servizio di trasporto pubblico locale che possa essere invogliante non solo per gli anziani ma anche per gli stessi giovani, che magari potrebbero usufruire di questi servizi pubblici.

Il discorso particolare e spinoso dei motorini. Sui motorini è vero che bisogna avere coraggio perché spesso in alcune situazioni i motorini creano traffico, creano smog, creano anche pericolosità nel transito dei pedoni, però non si può anche in questo caso essere dei talebani e chiudere nel caso il centro storico ai motorini, potremmo creare delle norme, per esempio, dove le moto di grossa cilindrata, che vengono da altre città, potremmo normarle e chiudere il loro transito, senza per forza ricorrere a misure drastiche di chiusure ai motorini, che vorrei chiaramente più ciclomotori, quindi motorini di piccola cilindrata, che credo sia giusto che molte persone, che per lavoro, per altre necessità, che usano il motorino in mancanza di altri mezzi, vengano nel centro storico, credo che finché non ci siano delle alternative sia fondamentale ancora l'accesso dei motorini, quindi bisognerebbe anche in questo caso ritornare sui vari punti, sul punto del motorino, e riorganizzarlo meglio.

Quello che propongo, infine, è anche una nuova tariffazione della stessa Siena Parcheggi, come ho più volte ripetuto in questa sede, credo che sia profondamente ingiusto e sbagliato far pagare 2 euro all'ora per chi non è residente. E ve lo dico anche perché non è giusto, perché io vorrei incentivare, è giusto che ci sia una tariffazione, ma una tariffazione equa, io vorrei incentivare i turisti a rimanere più tempo nella nostra città e non che si spendano per due-tre ore, che sono già 6-8 euro, per quattro ore sono 8 euro, e poi li mandiamo via. Cioè noi abbiamo una tariffazione, guardando tutti i siti delle nostre città toscane e del centro Italia, noi siamo rimasti a un'idea che un turista arriva e paga 35 euro al giorno un parcheggio, a quel punto è più di 2 euro all'ora, è l'unica città che non attua una tariffa progressiva di diminuzione, ovvero è molto semplice: dopo la quarta-quinta ora, se una persona vuole rimanere nella nostra città, non pagherà 8 o 10 euro, ma pagherà 10 euro per tutto il giorno. Questo è un modo per incentivare il turismo, il turismo delle persone che vogliono rimanere nella nostra città, e non solo un mordi e fuggi dalla mattina alla sera, ci si mangia un pezzo di pizza e si va via, perché ci sono tantissimi turisti olandesi, francesi, belgi, tedeschi che vengono da noi con la propria auto e vorrebbero rimanere più giorni, non prendiamoli per il collo perché per tanti anni abbiamo fatto una politica che chi veniva qua si diceva "ah, noi siamo gli snob, tanto siamo i più belli di tutti!". Bisogna cercare di creare le condizioni perché i turisti rimangano nella nostra città, con questa tariffazione non è possibile.

Quindi basta poco per avere una politica progettuale che veda nel prossimo imminente futuro. Accogliamoli questi turisti, non li spegniamo.

Concludendo, un discorso importante e fondamentale, che riguarda anche la mia mozione, che ho depositato ormai da diversi mesi, ma di cui abbiamo già cominciato a parlare anche nelle sedi opportune della Commissione, è il discorso dell'*overbooking* dei bollini della ZTL, ovvero vengono dati più bollini rispetto ai costi reali della macchina. La mia posizione, e la mia proposta concreta, è

quella di dare la possibilità a chi è possessore di bollino della ZTL di parcheggiare anche nei parcheggi in struttura di Siena Parcheggi S.p.A., senza aggiunta di nessun tipo di bollino. Io sono abbastanza contento di quello che ha detto l'assessore Maggi sul fatto della riduzione della tariffazione annuale dei parcheggi in struttura, io vorrei che fosse allo stesso prezzo, ovvero che se si paga circa trecento euro all'anno per il bollino ZTL una persona del centro storico può scegliere se mettere la macchina all'interno del parcheggio in struttura oppure all'interno delle mura.

Questa è una soluzione che avrà un suo peso e sarà efficace, se il prezzo verrà equiparato. E' ovvio che si continua a tenere 510 euro annui, il prezzo non è competitivo. Però è bene che si vada verso questa direzione. Poi, per finire, scusate se sono stato prolisso, il discorso finale è che...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – La invito a concludere, tanto poi c'è anche la dichiarazione di voto.

Cons. CAMPANINI – Scusate, Presidente. Credo che sia fondamentale aprire una discussione – e lo vorrei fare nella sede opportuna nella Commissione Assetto del Territorio – che quando si parla di parcheggi scambiatori, quando si parla di parcheggi, quando si parla di una mobilità di trasporto pubblico locale – lancio qui un'idea – potremmo invitare, per esempio, gli altri assessori dei comuni limitrofi alle nostre Commissioni, quando si parla di temi specifici.

Questo è un inizio nel dialogo, nel parlare con altre persone che ci stanno vicino, perché riguarda tutti quanti: riguarda le persone di Belverde, che sono del Comune di Monteriggioni, riguarda le persone di Casetta. Questo è il modo per cominciare a dialogare e fare un Piano della mobilità che valga anche nel tempo. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio il consigliere Ernesto Campanini.

Naturalmente, dobbiamo passare alla successiva richiesta di intervento: ha chiesto di intervenire il consigliere Alessandro Trapassi; ne ha facoltà.

Cons. TRAPASSI – Grazie, Presidente. Io vorrei ringraziare l'assessore Maggi per lo sforzo che ha fatto e per lo sforzo che gli uffici hanno fatto in piena autonomia rispetto a quello che ci è stato presentato come Piano del traffico, però avrei alcune cose da dire perché penso che si possa fare anche molto altro, e con questo vengo al punto partendo dalle ferrovie.

A Siena, negli anni Sessanta, avevamo il meglio servizio ferroviario d'Italia, il meglio servizio ferroviario d'Italia. Siamo rimasti lì, ora siamo ultimi. Avevamo le littorine che aveva messo il dominio fascista, che ci mettevano il solito tempo ad arrivare a Firenze, come quelli di ora con tutte le nuove tecnologie; e questo non è che lo dico solo io, lo dice anche chi lavora in ferrovia e i ferrovieri. Abbiamo speso un sacco di milioni di euro negli anni per adeguare i mezzi e per adeguare un po' la ferrovia e siamo rimasti sempre lì: per arrivare a Firenze ci vuole un'ora e quaranta.

Ora mi vengono a dire che in sessantacinque minuti, quindi un'ora e cinque, si arriva a Firenze perché si fa la doppia ferroviaria Granaiole-Empoli. A noi non serve. A noi serve una doppia linea ferroviaria per raggiungere Firenze in venti minuti, in venticinque minuti; ci serve quello a Siena. Ci serve per i pendolari, ci serve per il turismo, ci serve per andare a prendere l'alta velocità. Questo ci serve. E non capisco perché si debba andare a spendere milioni di euro per fare una ferrovia a Rigutino; a Arezzo c'è l'alta velocità, lo sappiamo tutti, ad Arezzo si ferma l'alta velocità: si ferma il treno che va a Roma, e arrivano a Roma in un'ora, Arezzo-Roma, Frecciarossa, e hanno anche quello che va fino a Napoli, quindi alle 7.05 passa il Frecciarossa a Arezzo, si ferma a Roma e alle 9.20 è a Napoli. Alle 7.05 è ad Arezzo, alle 9.20 è a Napoli, quindi loro hanno l'alta velocità a Arezzo. Si fa una ferrovia, si spende milioni di euro, a Rigutino, che è un doppiopone.

A cosa serve? Serve a Perugia, perché poi da Rigutino si va a Perugia, perché a Perugia non c'è l'alta velocità. Se anche l'alta velocità viene fatta passare da Chiusi è la stessa cosa, io da Siena a Chiusi ci arrivo in settanta minuti. Non mi serve. A me serve un treno che da Siena va a Firenze in

venti minuti e vado a prendere l'alta velocità; ma non solo a Siena capoluogo, anche ai Comuni limitrofi, ai pendolari, ai turisti che da Firenze vengono a Siena. Questo ci serve a Siena.

Ad Arezzo hanno l'autostrada, hanno l'alta velocità, avranno la ASL, avranno la Camera di commercio, cosa gli si deve dare ancora? Hanno la curva Fanfani. A noi serve un treno che vada a Firenze in venti minuti, e questo se lo devono mettere in capo anche in Regione. E' inutile spendere milioni di euro per Rigitino, serve solo Perugia, serve solo all'Umbria, e lo possono anche fare, ma fanno la doppia linea Siena-Firenze in venticinque minuti o venti minuti, quello che sarà.

Partendo anche dai parcheggi, non si deve copiare dagli altri, mi hanno detto, però quando gli altri fanno delle cose buone si può anche guardare. E' vero la revisione del traffico, ma i parcheggi scambiatori, Assessore, non ci sono. Prima facciamo i parcheggi scambiatori.

A Perugia hanno un parcheggio scambiatore di tremila posti auto; hanno un mini metrò, che tanti l'hanno contestato anche lì perché un po' deturpa, però hanno un mini metrò, con 1 euro vanno in centro facendo cinque o sei fermate, più hanno tutti gli ascensori delle risalite e altri parcheggi a pagamento, perché il parcheggio scambiatore di tremila posti è gratis, è gratis, hanno altri parcheggi scambiatori a pagamento e si avvicinano di più alla città.

Noi dobbiamo fare io non so se un parcheggio da tremila posti, ma comunque vari parcheggi da cinquecento, seicento, settecento, mille posti, perché sennò non si toglie il traffico dalla città. Prima bisogna fare i parcheggi scambiatori e poi giustamente, come ha detto lei, adeguare e educare le persone a prendere i mezzi di trasporto, diciamo, comunali o dell'Amministrazione che ci mettono a disposizione: vari pollicini in più, vari tram o autobus in più, le risalite da sfruttare, giustamente, perché c'è una risalita alla stazione che può essere maggiormente sfruttata, quella fuori Porta Ovile maggiormente sfruttata. Però non si può fare ARU, anche se io sono d'accordo per ARU, perché sono un po' maleducato, continuo a andare in motorino spesso e in macchina, però per le ARU io sono d'accordo. Però, prima di chiudere la città, bisogna anche creare nelle zone limitrofe alcune parti, i parcheggi scambiatori per poter in qualche modo poi attrarre le persone e lasciare la macchina senza pagare e prendere il mezzo, perché altrimenti si chiude la città e la gente non sa più dove mettere la macchina, cioè prima avere un progetto così.

E finisco, concludo dicendo che nel complesso sono d'accordo, però secondo me dobbiamo fare di più, non possiamo fare solo un progetto così, bisogna anche pensare a rapportarci con la Regione o con chi per loro perché Siena è fuori dal mondo, Arezzo e altre realtà no. Quindi c'è la Siena-Firenze che è in condizioni pietose, c'è la Siena-Grosseto che sarà finita, però sempre trasporto su gomma; la Siena-Arezzo è tutta da rifare perché ci passano camion e camion.

Quindi noi dobbiamo avere per lo meno, secondo me, una ferrovia che funzioni, anche per le merci, anche per le merci, allora in quel modo si può districare la faccenda. Sennò noi rimarremo senza ingessati, fuori dal mondo, perché se ad Arezzo avessero la città che siamo noi a Siena, con quello che è facile raggiungere, loro... altro che 1R, avrebbero l'oro, no? Quindi a noi basta solo la ferrovia Siena-Firenze da raggiungere in venti minuti. Quello già ci consolerebbe, con quella poca rete che c'è anche di traffico su gomma, in qualche modo si riuscirebbe ad avere un turismo diverso, perché da Firenze arrivare a Siena in venti minuti, o da Siena arrivare a Firenze in venti minuti, è una pacchia, no? Tutti vengono a vedere e ci possono anche rimanere due giorni perché in venti minuti ritornano in albergo, va bene? Ci possono stare due o tre giorni qua a Siena. Ma arrivare a Siena ora è come andare sul ciuco, cioè non ci si arriva, non ci si arriva, non c'è posto per parcheggiare, si spendono un sacco di soldi per il parcheggio. C'è la risalita alla stazione, si arriva tutto... Questi salgono a Firenze, a Santa Maria Novella, scendono alla stazione, prendono la risalita, vanno all'Antiporto, sono già in centro. E' facilissimo, cioè non ci sono problemi, è già fatto, e farebbe comodo anche alla Provincia, e si può fare anche una ferrovia, magari doppia, Siena-Chiusi, e chi vuole andare a prendere l'alta velocità a Chiusi o chi dalla periferia della zona sud arriva a Siena in venti minuti. E non viene da Buonconvento con la macchina, e non viene anche dall'Amiata con la macchina, vengono col treno. E' chiaro che gli fa più comodo il treno.

Ma questo bisogna progettarlo, non è che si può dall'oggi al domani farlo, però secondo me si può fare, si può fare. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio per il suo intervento il consigliere Alessandro Trapassi.

Ha chiesto di intervenire, e ne ha facoltà, il consigliere Gianni Porcellotti.

Cons. PORCELLOTTI – Sì, grazie Presidente. Volevo fare sul punto alcune considerazioni che abbiamo già avuto modo di fare anche in Commissione assetto del territorio.

Prima di tutto volevo anch'io ringraziare l'Assessore per l'approccio, l'approccio anche relativo ad oggi: portare in Consiglio comunale un atto di indirizzo politico-amministrativo prima di predisporre e portare il Piano predisposto credo sia anche un atto che interessa il Consiglio comunale, che spesso è anche un po' "allontanato" da alcune scelte politiche sulla città, e lo ritengo un ottimo modo di approcciarsi al tema.

Così come ho apprezzato, nell'ultima Commissione assetto del territorio, dove appunto all'ordine del giorno c'era il Piano urbano della mobilità, il modo concreto con cui abbiamo lavorato. Dico anche, vista l'occasione, che il 26 di questo mese, insieme agli Ecologisti Democratici e insieme all'assessore Maggi, credo a Palazzo Patrizi, organizzeremo un incontro per comprendere e capire quali sono i temi che ci stanno più a cuore, cioè in particolar modo estrapolare proprio i temi ambientali da quello che sarà il nuovo Piano urbano della mobilità.

Fatta questa premessa, mi premeva dire anche altri aspetti relativamente al nostro punto all'ordine del giorno. Io credo che la scommessa sul Piano urbano della mobilità fondamentale sia quella di essere capaci di far coniugare le diverse esigenze che ci sono per usufruire della città e anche del territorio circostante, per i residenti per esempio del centro storico, per chi fa commercio, chi ha attività commerciali e il modo di approvvigionare le merci, consegnare le merci a loro, e il turismo. Se il Piano della mobilità, il nuovo Piano della mobilità di Siena riuscirà in qualche modo – e sicuramente sarà faticoso – a far coniugare le esigenze di queste tre diverse tematiche, credo che avrà raggiunto il suo obiettivo.

Veniva accennato prima, lo diceva anche l'Assessore, ma anche altri interventi, il problema degli scooter, dell'aumento degli scooter, e credo che sia arrivato il momento sicuramente di avere coraggio in questo senso di affrontare il problema e decidere in merito come affrontarlo, soprattutto in relazione alla vivibilità del centro storico, ricordandosi che la ZTL è stata non da tanti anni inserita nel Codice della viabilità, relativamente soprattutto a due aspetti da tutelare: il primo è la tutela del patrimonio storico e il secondo tema è quello della tutela ambientale.

C'è anche un altro tema che ho a cuore e che voglio dire in maniera molto tranquilla. Spero che il nuovo Piano della mobilità sia anche un momento per dire stop a tutte quelle persone a vario titolo che negli anni sono state un po' furbe nei loro approcci, e mi rivolgo soprattutto a persone che hanno i permessi per accedere alla ZTL avendo un garage, ma che poi lasciano l'auto tranquillamente per molte ore o nottate al portone sotto casa, senza pagare tra l'altro la tariffa, e a tutti quei permessi temporanei che hanno come spazio per mettere l'auto dei resedi, o comunque delle zone private, e per questo vengono rilasciate temporaneamente dei permessi, ma che sistematicamente parcheggiano negli spazi esterni segnati di bianco per i residenti.

Mi auguro, come abbiamo detto in Commissione assetto del territorio – ma l'Assessore ci ha detto che la cosa già è allo studio –, che ci sia una segnaletica migliore di tutela della ZTL, magari anche con della cartellonistica che parla un linguaggio internazionale e non solo l'italiano, perché Siena essendo una città turistica, soprattutto per molti mesi dell'anno ha un'aggressione positiva per il turismo, ma negativa per quello che è la tutela della ZTL, quindi cartellonistica che sia leggibile da tutti coloro che vengono a Siena.

Anche di questo ne abbiamo parlato in Commissione, ci sono delle centraline mobili dell'ARPAT ferme a Siena, che non sono di Siena, della Provincia di Siena, ma sono della Regione Toscana, che per vari motivi hanno una strumentazione ottima ma purtroppo, per motivi tecnici, sono ferme; io credo che sia arrivato il momento di far leva verso la Regione Toscana per vedere di riattivarle e poterle – come veniva fatto anni fa – utilizzare per incrementare quelli che sono i rilevamenti delle

polveri sottili, in aggiunta alla centralina che è in viale Bracci, ma che chiaramente viene a rilevare solo e esclusivamente quella zona.

Questo ci permetterà, per esempio sugli scooter, ma anche su tante altre cose, di poter avere dei numeri sui quali poter motivare delle scelte.

Ultima cosa che mi premeva dire, ce ne sono tante ma tanto ne avremo poi modo su quelle più di dettaglio che ci interesseranno successivamente, il fatto che relativamente alla zona a traffico limitato e ai residenti mi sembrerebbe un'opportunità da non lasciar perdere il fatto di permettere per la seconda auto l'alternativa tra la possibilità, con delle cifre inferiori alle attuali, di poter scegliere di poter parcheggiare l'auto o nella ARU di riferimento, cioè quella più vicina, o in parcheggi di struttura.

Diceva bene però il collega Consigliere prima, che naturalmente con una limatura delle cifre rispetto alle attuali tariffe per i residenti relative agli abbonamenti che vadano verso l'attuale cifra del bollino della ZTL. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio per il suo intervento il consigliere Gianni Porcellotti. Ha chiesto di intervenire il consigliere Giuseppe Giordano; naturalmente ne ha facoltà.

Cons. GIORDANO – Grazie, Presidente. L'atto che discutiamo oggi è un atto di indirizzo politico-amministrativo, già gli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto sono entrati nello specifico di alcune situazioni, e questo dimostra che è un tema sentito sul quale, a mio modo di vedere, questo atto di indirizzo, che è un insieme di linee guida, che poi avranno necessità di essere declinate successivamente, contiene al momento un primo elemento a livello di contenuto positivo, che è proprio quello che si dice al termine del dispositivo stesso, cioè l'intenzione di perseguire procedure per una partecipazione attiva dei cittadini alla formulazione delle modalità operative di attuazione, con un'attività di comunicazione preventiva e con l'istituzione di tavoli di concertazione con le categorie interessate.

Dico questo partendo dal fondo perché la tematica, che sottosta alla discussione di oggi e che, ovviamente, oggi ha come atto preliminare l'approvazione di questo documento, non può prescindere da un'azione politico-amministrativa della Giunta, di qualsiasi Giunta, su argomenti di questo tipo, prescindendo dal confronto con le persone. Atti d'imperio – e sono sicuro che l'Assessore non ha alcuna volontà di volerlo fare – sono sconsigliati perché è facile ricordare come, ad esempio, cito l'esempio più banale che mi viene in mente, a proposito anche della istituzione di nuove ARU anche assessori precedenti sono stati messi in condizione di rivedere determinate scelte, e quindi l'oggetto della discussione di oggi ha un approccio corretto, se un principio enunciato nel documento è quello al quale la Giunta – in primo luogo l'Assessore che è sensibile a queste tematiche, ha anche le competenze per poterlo – darà effettivamente seguito a questa intenzione. Io sono fiducioso che lo farà fino in fondo.

Dico questo perché l'atto ha un peccato originale: quello di intervenire in una materia prescindendo da una discussione generale sugli strumenti di pianificazione territoriale. Lo stesso atto fa riferimento, nelle premesse e nel preambolo, ad alcuni atti di pianificazione territoriale vigenti, che sono il Piano strutturale e il Regolamento urbanistico, atti risalenti alla Giunta Cenni che il nostro Primo Cittadino, già in campagna elettorale, aveva ritenuto superati. E' quindi un po' anacronistico o quantomeno discutibile, anche se ci possono essere delle ragioni, e in qualche modo se n'è parlato anche nella Commissione Assetto del Territorio, Affari generali, però è un po' inusuale, irrituale che si vada a discutere del PUM, del Piano della mobilità urbana, in assenza di un Piano strutturale e di un Regolamento urbanistico aggiornati che lo stesso Sindaco nel 2013 aveva ritenuto superati. Allora, delle due l'una, a prescindere dal fatto che nella vita si può cambiare idea, e il Sindaco non è nuovo a cambiamenti repentini di giudizio e di valutazione, o il Piano urbanistico e Regolamento urbanistico attuale vanno bene, e quindi vanno bene tutte le previsioni, compresi gli insediamenti che quel piano prevede in una zona importante a sud della città, Isola d'Arbia, oppure in qualche modo questo atto nasce monco.

E nasce monco anche per alcune situazioni, che bene ha ricordato nell'intervento precedente il collega Ernesto Campanini. Quando si prevedono singoli interventi, singole misure, non si può partire da un'ottica generale che consideri nel loro insieme i servizi, cioè l'obiettivo della diminuzione del traffico, della circolazione di autoveicoli, di motocicli, di ciclomotori, l'obiettivo della sicurezza stradale in senso lato si raggiunge individuando adeguati servizi che portino i cittadini a evitare l'utilizzo di determinati mezzi e a cessare da determinate abitudini, invece nella situazione attuale sembra quasi che l'atto di indirizzo sottintenda a una serie di misure, che rischiano di apparire restrittive, anche perché riguardano genericamente tre settori che avrebbero necessità di uno studio e di una discussione organica, approfondita, ma allo stesso tempo anche un pochino separata.

In definitiva, per come la vedo io, il Piano della mobilità urbana dovrebbe aprire dei ragionamenti in tre direttrici: turismo e ciò che il turismo comporta come incidenza rispetto all'argomento di cui stiamo parlando, scarico delle merci e trattamento dei residenti. Quando si fanno determinate scelte, anche limitative dell'accesso alla città, mi riferisco soprattutto al centro storico, bisognerebbe che questa Amministrazione, che tra le altre cose credo abbia gli agganci o i "gangi" in Regione per poter spingere da questo punto di vista, bisognerebbe capirne un pochino più di qual è la qualità dell'area, della vivibilità urbana, dell'inquinamento prodotto dalla circolazione veicolare. Noi abbiamo pochissimi dati sulle rilevazioni dell'ARPAT. Abbiamo avuto nel tempo un paio di centraline, una mobile e l'altra no, però non abbiamo un monitoraggio continuo, e quindi alcune scelte possono essere considerate più o meno opportune e forse anche un pochino intuitive, ma non adeguatamente calibrate su un'analisi, che a mio modo di vedere appare necessaria.

E quando si considerano queste situazioni, bisogna anche guardare un pochino all'esistente, possono esistere, com'è stato ricordato dianzi, delle aree in cui si può favorire la funzione di un parcheggio scambiatore, esistono opere anche di recente realizzazione, come, ad esempio, l'area del parcheggio di viale Lombardi, che probabilmente, a meno che non ci siano dei problemi legati al modo in cui è stata concepita e realizzata quell'area, che attualmente sono sottoutilizzati. Io, stamattina, nell'accompagnare mia figlia a scuola, ho trovato una fila abbastanza lunga dalla rotonda del ponte di Malizia fino alla stazione, mi sembra che le congestioni della zona della stazione, nonostante a pochi metri di distanza in linea d'aria, esista una zona di stallo, di stazionamento degli autobus, non siano migliorate ma forse anche peggiorate. Quindi bisognerebbe guardare un pochino meglio a utilizzare l'esistente. E poi bisognerebbe essere coerenti – perciò che parlavo di pianificazione o di una migliore pianificazione d'insieme che non può prescindere dagli altri strumenti di pianificazione territoriale – un pochino più attenti prima di fare delle enunciazioni a effetto, quale quella di voler perseguire la costruzione della Siena Grande, o della Grande Siena, come si vuol definire. Perché questa è una città, come più volte si è detto, che ha una popolazione residente più o meno stabile, in decremento differentemente da quello che dice il Sindaco come presenze nel centro storico, ma che numericamente cresce nella sua composizione per l'afflusso turistico dei lavoratori, spesso senesi, che per il carovita della città e degli alloggi, ha dovuto spostare la propria sede abitativa nei comuni contermini e della popolazione studentesca.

La Siena Grande, o la Grande Siena, che definir si voglia, non può prescindere dal considerare che questa città da anni, anche per molte politiche volute dal Primo Cittadino, quando era Sindaco di Monteriggioni, sopporta gli oneri sociali dei comuni contermini, e quando si parla di parcheggi scambiatori bisognerebbe pensare a parcheggi scambiatori che fossero collocati nelle zone di attracco della città, che non a caso sono o possono essere equidistanti tra alcuni comuni contermini e la stessa città di Siena.

Quindi, per concludere, su queste tematiche, visto che anche in Commissione l'Assessore lo ha ripetuto due o tre volte personalmente, ma credo, proprio per la discussione e il confronto che c'è stato, troverà le opposizioni parte attiva nella discussione e anche nel trovare soluzioni, ci piacerebbe però dare in modo anche svincolato da una pianificazione complessiva soluzione a quelli che sono i problemi emergenti, e che l'Assessore ben conosce, che possono avere già un approccio e una soluzione immediata, perché chi paga un bollino caro nella ZTL deve avere la necessità di

trovare posto, perché sarebbe opportuno che i costi del parcheggio fossero ridotti, sarebbe opportuno intensificare le corse urbane se si vuole diminuire il traffico in città. Ci sono zone della città totalmente sprovviste da corse urbane, soprattutto quando termina la stagione scolastica, ci sono zone della città che non vengono servite per niente e quindi, che ci piaccia o no, che le abitudini possano essere tali o no, la strada di Busseto, chi viene a lavorare in città, giusto per portare il primo esempio, la macchina o il motorino devono prenderlo per forza perché da giugno in poi fino a settembre non c'è un autobus che passa. Mi rendo conto che sono zone della città a scarsa residenzialità, però si parla di cittadini senesi che pagano le tasse, anche in questo caso di cittadini che pagano le tasse.

La risposta all'interrogazione che ho presentato questa mattina sulla sicurezza conseguente a un'illuminazione carente oppure ai posizionamenti di alcuni attraversamenti pedonali ci tranquillizza nel senso che sembrano prossime risorse per poter affrontare questo ragionamento. Così come urgente, e probabilmente anche qui le soluzioni possono essere...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – La invito a concludere perché siamo già ben oltre.

Cons. GIORDANO – Ho finito. ...Quasi immediate, possono essere gli interventi per una riorganizzazione dello scarico merci nel centro storico. Su questi aspetti che ho menzionato da ultimo la disponibilità al dialogo, che deve essere però prioritario direttamente con i cittadini, c'è, non rinunciamo però – e questo lo voglio dire con estrema chiarezza – e non ci vogliamo far trascinare in una discussione che prescindendo, come sembra nella sostanza prescindere allo stato attuale, da una pianificazione territoriale complessiva. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio il consigliere Giuseppe Giordano per il suo intervento. Ha chiesto di intervenire il consigliere Michele Pinassi; ne ha facoltà.

Cons. PINASSI – Sì, grazie. Vedo che l'argomento è molto di attualità, è anche molto dibattuto e questo non può che essere un dato positivo.

Sulla mobilità ci tengo a sottolineare innanzitutto che questa città è in ritardo di almeno quattordici anni. L'ultimo piano risale appunto al 2001 e in questi ultimi quattordici anni la città è profondamente cambiata, profondamente mutata. Abbiamo assistito a un appesantimento del fenomeno di pendolarismo dalle periferie al centro città che ha reso assolutamente insufficiente l'attuale organizzazione del traffico. La città ha subito pesantissime trasformazioni e stravolgimenti, come per esempio tutta la viabilità di zone come Massetana e l'area a nord intorno alla stazione e intorno alle altre grandi direttrici di traffico come può essere lo Stellino e le zone dove confluiscono soprattutto i pendolari che provengono dai centri abitati dei Comuni limitrofi e adiacenti alla città.

Il discorso quindi è molto complesso e da un certo punto di vista mi sorprende che in questi quattordici anni non si siano trovate soluzioni adeguate a risolvere un problema che qualche anno fa era sicuramente più facilmente risolvibile che adesso, con questa drammatica mancanza di risorse, e riprendo le parole dell'Assessore, che oltretutto mi sento anche parzialmente di condividere.

Questo Piano della mobilità, per tornare all'argomento, diciamo contiene un sacco di principi, alcuni anche di buon senso e che mi sento anche di condividere. Dobbiamo necessariamente guardare al futuro e prendere la consapevolezza che non è assolutamente sostenibile una realtà in cui i nostri spazi urbani sono invasi di autovetture che per la maggior parte del loro tempo sono parcheggiate e occupano suolo pubblico che invece potrebbe essere destinato ad altre attività. E non solo questo. Le vetture sono anche responsabili della maggior quota per quanto riguarda l'inquinamento dalle polveri sottili della nostra aria, quindi noi dobbiamo anche pensare che ogni volta che accendiamo un'automobile contribuiamo all'inquinamento e a tutte quelle patologie di cui sempre di più si sente parlare, ad iniziare proprio dall'aumento esponenziale delle allergie, che sembra essere una diretta conseguenza di questa invasione dalle nanoparticelle.

Quindi, oltre a farne anche una questione prima di tutto di civiltà, dobbiamo farne una questione di rispetto, non tanto per l'ambiente, quanto per la salvaguardia e la salute di noi stessi e dei nostri figli, di tutti i cittadini insomma.

Quindi sono d'accordo a un Piano che vada verso una progressiva riduzione della mobilità privata, ma sono d'accordo ad una condizione: che venga resa efficiente e conveniente la mobilità pubblica, perché il primo compito di un'Amministrazione non è quello di proibire, ma è quello di invitare. L'Amministrazione non deve proibire, non deve imporre divieti, ma deve offrire soluzioni efficaci ai cittadini, e i cittadini sapranno da soli indirizzarsi verso tutte quelle strategie di mobilità che rispecchiano i loro interessi.

Al momento, ad esempio, che vantaggio ho io di prendere il mezzo pubblico per venire a lavorare in città, se il mezzo pubblico, comparato al veicolo a due ruote che utilizzo adesso, impiega più della metà del tempo ad arrivare nel centro storico dove ho il mio posto di lavoro? Quale vantaggio ho? Non solo ho una maggiore spesa per quanto riguarda il biglietto, perché con il mezzo a due ruote, vi posso assicurare, i consumi sono risibili, ma ho anche un ulteriore costo per quanto riguarda le tempistiche necessarie, quindi ho un doppio svantaggio all'utilizzo del mezzo pubblico: mi costa di più e spreco più del mio tempo.

Questo è uno dei problemi atavici della città di Siena, una città in cui mancano, e diciamo mancano perché storicamente non vi era troppo motivo di esserci, la città era piccola, i veicoli in circolazione erano relativamente pochi, quindi non si sentiva la necessità di strutturare un transito veicolare su corsie riservate. Ma oggi, che vede la nostra città di Siena una delle più alte in vetta alle classifiche di auto per abitante, c'è la necessità di creare delle corsie riservate per i mezzi pubblici, perché dobbiamo creare un vantaggio in termini di tempo nell'uso del transito veicolare appunto dei mezzi pubblici, e dobbiamo anche incentivarlo sul fronte dei costi.

L'Amministrazione, purtroppo, anche in questo caso ha completamente ceduto la sovranità e il controllo della gestione dei mezzi pubblici ad una realtà allargata a livello regionale, e quindi si potrà ben poco fare sull'organizzazione dei cosiddetti tram urbani, perché verrà deciso tutto a livello più alto.

Ma se noi avessimo avuto negli anni passati una visione più lungimirante, probabilmente avremmo mantenuto in casa, a Siena, attraverso un'azienda comunale la gestione dei mezzi pubblici, e questo ci avrebbe anche permesso, a fronte di un risparmio sui costi di dover cercare, per esempio attraverso la creazione di nuovi parcheggi, di offrire dei mezzi pubblici gratuiti alla cittadinanza, e questo sì che avrebbe incentivato l'uso del mezzo pubblico rispetto al mezzo privato.

Non solo. C'è tutto un discorso di pianificazione che manca. La città è invasa di auto e, checché se ne scriva nel PUM, io ancora oggi a tutte le ore vedo camion merci, viabilità privata, di tutto di più che viaggia indisturbata nel centro città, ma non nel centro città nelle aree periferiche, io parlo proprio del centro città di via di Città, della Croce del Travaglio, di Pantaneto e anche di Banchi di Sopra, che per quanto il traffico vi sia stato fortemente limitato, ancora oggi alle 10.30 della mattina si può assistere ad una bella esposizione di sacchi della spazzatura multicolore.

Non è certo una bella cartolina per una città che attraverso la promozione turistica cerca di rilanciarsi e di offrire un futuro e una nuova speranza ai suoi giovani.

In questo Piano urbano della mobilità oltretutto mancano anche alcune cose importantissime. La prima è la promozione delle piste ciclabili. Avete investito fior di soldi della Regione e dell'Europa per implementare il servizio del *bike sharing* e non è stata pianificata né sono state fatte piste ciclabili; i cittadini che decidono coscienziosamente di prendere la bicicletta elettrica si trovano a viaggiare in mezzo a un caos di auto, mettendo a repentaglio loro stessi e tutti gli altri utenti della strada.

Questo non è accettabile, questa era la prima cosa che doveva essere fatta: prima si crea una rete di piste ciclabili e poi si implementa il servizio di *bike sharing*, in modo che i cittadini sappiano dove andare, e non si assisterebbe a quello – proprio questa mattina abbiamo avuto un'interrogazione – di vedere le biciclette girare senza alcun criterio per tutte le strade principali del nostro centro, ad iniziare da via Banchi di Sopra, dove peraltro il traffico su due ruote sarebbe anche interdetto.

Mancano le piste ciclabili, manca un'adeguata segnaletica e manca un'adeguata organizzazione per quanto riguarda la mobilità dolce, e mancano anche gli spazi nelle strade che, ad esempio, collegano il centro città con la periferia. Sono pericolose, io penso a viale Bracci; le biciclette non possono transitare, secondo il Codice della strada, sui marciapiedi, perché ovviamente i marciapiedi sono per i pedoni. Quindi le biciclette, gli utenti su due ruote si trovano a dover viaggiare su viale Bracci senza alcuna tutela della loro incolumità, con le auto che sfrecciano a 90, a 100 orari a pochi centimetri da loro. Questo crea un duplice rischio e un aumento di quelli che sono gli incidenti. Questo non è accettabile, e nel Piano urbano della mobilità che ci viene presentato oggi, a distanza di quattordici anni dal precedente Piano, manca.

Sintetizzo. Manca anche un altro aspetto fondamentale: manca completamente il rispetto delle esigenze degli utenti diversamente abili. Non c'è menzione, nel Piano urbano della mobilità, di interventi atti a ridurre o a risolvere i tanti problemi di accessibilità che vedono le nostre strade, ad iniziare dai marciapiedi, dagli attraversamenti pedonali e alle tante buche che ci sono per le strade. E' fondamentale, è fondamentale sia da un punto di vista civico avere attenzione verso gli utenti diversamente abili e che hanno difficoltà di deambulazione; è anche un dovere e un principio che noi dovremmo perseguire se vogliamo aprire le porte e il futuro della nostra città ad un'Europa. Grazie.

Entra in Aula il Sig.: MARZUCCHI Mauro

Presenti n. 29

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio il consigliere Michele Pinassi per il suo intervento.

Ha chiesto di intervenire il consigliere Lorenzo Di Renzone. Ne ha facoltà.

Cons. DI RENZONE – Buonasera a tutti. Vedo che stasera il dibattito è abbastanza interessante e pieno di contributi da parte di tutti i Consiglieri.

Intanto ringrazio appunto l'Assessore per l'esposizione del Piano e anche il Sindaco, perché credo che abbia approvato le linee esposte dall'Assessore, quindi per il lavoro svolto nell'ultimo periodo, perché la mobilità urbana, comprensivo del traffico, sosta di vario genere, trasporti locali, raccolta rifiuti, distribuzione delle merci e quant'altro, declinata in tutte le sue forme, a due ruote o a quattro ruote, a motore oppure su gomma e rotaia, rappresenta un elemento determinante, fondamentale, decisivo per lo sviluppo e la vivibilità cittadina.

E quindi proprio per la sua importanza è necessario la stesura di un Piano urbano della mobilità in tempi ancora più rapidi, anche più rapidi di quanto ci stia facendo, e che sia aggiornato altrettanto rapidamente. Proprio per la sua importanza strategica e per la sua essenza stessa è necessario integrarlo adeguatamente con la visione generale della città, normalmente individuata nel Piano strutturale.

Quindi, oltre ad essere adeguatamente integrato e riferito ad una più complessiva pianificazione, il Piano della mobilità dovrebbe, nelle sue linee guida, presentare l'obiettivo e i criteri analitici per rappresentare la situazione di partenza e lo stato dell'arte, l'analisi delle criticità e i criteri di approfondimento, le strategie di attuazione delle soluzioni, gli strumenti attuativi ipotizzati, i criteri di condivisione con la cittadinanza, i criteri di misurazione del risultato, tutti ovviamente espressi in termini indicativi e previsionali, trattandosi di linee guida.

L'esistenza di un centro commerciale naturale corrispondente con il centro storico cittadino è un fatto condiviso, così appunto come concordo sul fatto che tale centro commerciale vada agevolato nello sviluppo e nell'attività. Il meccanismo di demotorizzazione di per sé non garantisce un miglioramento dell'accessibilità al centro, così come l'ampliamento delle ARU non garantisce un miglioramento del sistema di sosta, meccanismi che alzano semplicemente l'asticella a volte del divieto e sottraggono qualche cosa invece di aggiungerla.

Pertanto la revisione della ZTL e la razionalizzazione, più che ampliamento, delle ARU trovano senso solo se accompagnate da sistemi alternativi di facilitazione del parcheggio e della mobilità delle aree periferiche al centro storico, senza mai dimenticare un'analisi approfondita della delicata questione dei residenti in ZTL, così come vanno risolti i punti relativi agli attracchi cittadini.

Nel documento oggi presentato non appare adeguatamente esplicitato il pacchetto di criteri analitici strumentali e risolutivi nelle strategie che si intendono attuare, ma si vede per lo più riportata una lista appunto di buone intenzioni, che sono in buona parte condivisibili.

Quindi pertanto ritengo un validissimo strumento quello presentato nelle linee guida, ma mi auguro che sia l'avvio per un procedimento diciamo più incisivo, con il passaggio anche in Commissione urbanistica, e che porti a breve a un deposito di una programmazione più precisa, con gli strumenti e le strategie che vogliamo attuare nel breve periodo.

Infatti stasera abbiamo sentito l'Assessore elencare una serie di opere da fare, che vanno benissimo e mi trovano completamente..., condivido proprio le strategie che ha detto, però mettiamole in pratica partendo anche dalle piccole cose, perché dobbiamo avere una visione di massima, è vero che sarei contento se si riuscisse ad arrivare a Firenze in venti minuti, come ha detto Alessandro Trapassi, con la ferrovia, ma partiamo da quello che è realizzabile perché magari ci sono cose che saranno realizzabili in un periodo un po' più lungo. Quindi, per esempio, penso alle ferrovie, penso a come poter far arrivare, a volte, nei paesi limitrofi alla città le persone all'attracco alle ferrovie, quindi alla mobilità più facile; penso, per esempio, nell'abitato di Arbia e Taverna, al ponte, che passa e che non è accessibile ai pedoni e quindi ha bisogno magari di una passerella per arrivare alla stazione di Arbia, che insomma sono sei-settemila persone che potrebbero iniziare a prendere il treno, far riuscire a fermare il treno già più volte in quel posto potrebbe già essere, ma così si può parlare della sicurezza stradale, anche della viabilità, sulla Cassia, quindi della zona di Isola d'Arbia.

Quindi spero che in questa programmazione futura, che ci sia prima possibile, e che questi interventi che siano realizzabili a breve, come, per esempio, in via Fiorentina ci saranno i nuovi marciapiedi, sicurezza stradale eccetera, vengano fatti e realizzati nel minor tempo possibile e diamo anche alla città un senso di visione più precisa di quello che vogliamo andare a costruire. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio il consigliere Lorenzo Di Renzone per il suo intervento. Ha chiesto di intervenire il consigliere Pasquale D'Onofrio; ne ha facoltà.

Cons. D'ONOFRIO – Grazie, Presidente. Brevemente, soltanto per dire – ringrazio l'assessore Maggi che mette a disposizione le sue competenze anche professionali al servizio della comunità in questo piano – che ho apprezzato molto l'ispirazione ideale delle linee che ha emanato, gli slogan che ha trovato sono adeguati per la nostra sensibilità politica, e credo che si possa fare un lavoro proficuo.

Ho apprezzato anche il metodo che ha adottato, cioè il fatto che è servito un po' di tempo per monitorare la situazione esistente per potersi fare un'idea di quelli che dovranno essere gli interventi da mettere in campo. Così come il fatto che probabilmente si procederà per tentativi ed errori, come sempre avviene in situazioni e materie così complesse come il traffico e come la viabilità. Sicuramente il processo di condivisione, cui ha accennato, sarà un elemento fondante perché senza di quello sarà difficile portare a termine un processo di cambiamento che attende da anni, se attende da anni un motivo ci sarà, perché mettere mano al traffico e alla viabilità non è cosa da poco.

Da un punto di vista della connettività generale della città soffriamo un ritardo ormai strutturale storico, perché questa è una zona della Toscana collegata male, è inutile negarlo, dal punto di vista della viabilità e dal punto di vista della strada ferrata, quindi certamente bisognerà intervenire su altri tavoli e con altra forza e con una maggiore coesione delle forze per avere finalmente la soluzione di un precedenza che ci portiamo dietro da anni, perché senza la soluzione di quello credo

che poi resteremo sempre staccati dal contesto nel quale ci troviamo, e anche la nostra visione strategica, che è quella di vivere attraendo le persone e facendole venire subirà un danno per cui la nostra visione va per forza corroborata dalla presenza di una connettività diversa rispetto ad oggi e su questo si auspica sempre che ci sia un gioco di squadra, cioè che quando si va a chiedere le cose si vada insieme perché si ha più forza nel richiederle perché altrimenti da soli non ci si fa.

Si sono fatti dei tentativi di innovazione apprezzabili, tra cui il bike sharing, credo che cambiare le abitudini non sarà semplice, perché quando si dirà alle persone di lasciare a casa l'auto perché devono andare con altri mezzi non sarà facile convincerli di questo. Ogni processo di cambiamento culturale sarà difficile da ottenere e quindi ci vorrà una fase chiara di spiegazione, anche di indottrinamento, di riuscire a far passare quelli che sono i principi e i valori che sono espressi nelle linee guida, ma non sarà semplice, ci sarà anche uno scontro su questo, è inevitabile. Però qualcuno bisogna che si assuma l'onere di provocare e promuovere un cambiamento culturale che è necessario, e su questo credo che siamo allineati.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Scusate un attimo, anche se l'ora è tarda e l'argomento suscita anche delle controdeduzioni durante gli interventi, quindi dei commenti in diretta, vi chiederei comunque di avere un maggior grado di silenzio per permettere a tutti poi di far conoscere le proprie idee con piena consapevolezza agli altri Consiglieri comunali. Grazie.

Cons. D'ONOFRIO – Presidente, lei è troppo buono come al solito, attribuendo al vociare il fatto che ci sia un commento su quanto dica io, quindi la ringrazio perché effettivamente è molto buono, però mi lasci dare un contributo alla discussione, come dice lei, quindi posso procedere? Vado.

Dicevo, sarà dura quindi cambiare le abitudini, però bisognerà provarci.

Sulle periferie si può discutere quanto si vuole e criticare è facile, ma connettere bene le periferie al centro sarà sempre un'impresa, cioè non si potrà pretendere che si passi con l'autobus ogni ora sulle periferie, quello che invece si può e si deve ottenere è che le zone ben connesse, gli abitanti di quelle zone non prendano la macchina per andare in città perché questa è la sconfitta culturale. Cioè se in una zona che ha l'autobus che passa a tutte le ore si deve prendere la macchina per andare in città lì c'è già un ritardo e su quello bisogna lavorare. Così come la sconfitta c'è già quando i parcheggi che si trovano alle risalite sono vuoti, e quelli in città sono pieni, lì c'è una sconfitta, perché le strutture già a disposizione non si usano, allora questi sono i primi interventi che bisogna fare, cioè i cittadini che sono ben connessi devono andare in città con i mezzi pubblici, e lì bisogna trovare dei meccanismi incentivanti, come bisogna trovare dei meccanismi incentivanti nell'utilizzo delle risalite e delle strutture esistenti. Quindi troviamo la tariffazione, ci sono, credo, dei modi per incentivare l'utilizzo di questi parcheggi alle risalite piuttosto che andare in centro con la macchina. Quindi io auspico che si possa arrivare poi alla fine alla condivisione di stralci, di cambiamento, di piccoli pezzi di cambiamento da condividere piano piano e piano piano questo Consiglio si renda partecipe del processo di cambiamento, perché guardate che sulle rivoluzioni, anche come questa, nella viabilità e nei piani del traffico è facile criticare, il problema è costruire, costruire significa stare insieme nella discussione in maniera propositiva e costruttiva, cercando di portare un cambiamento che è culturale tutti insieme, perché se qualcuno va avanti e quegli altri sono sempre contro, guardate che questa città soffre di questo: l'accanimento delle tesi per cui quando uno propone una cosa buona quell'altro comunque deve andare contro. Così non si va da nessuna parte perché chi riceve il messaggio all'esterno penserà che la proposta è comunque sbagliata, invece può essere una proposta giusta, ma che ha i tempi necessari per farla passare, e lì c'è un miglioramento culturale, ma che viene dalla maggioranza e dalla minoranza insieme, perché se il bombardamento deve essere che deve essere sempre negativo non si cresce.

Quindi maturità, onestà intellettuale, si fa insieme e si sostiene insieme e si porta insieme al cambiamento la comunità. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio il consigliere Pasquale D’Onofrio per il contributo offerto alla discussione. Ha chiesto di intervenire la consigliera Laura Sabatini; naturalmente ne ha facoltà.

Cons. SABATINI – Grazie, Presidente. Saluto tutti. Il lavoro che ha fatto l’assessore Maggi, gli uffici competenti, tutto il lavoro interno è certamente lodevole, quindi approvo e ringrazio. Approvo anche molto quello che ha detto il consigliere Campanini, come l’analisi che ha fatto il consigliere Trapassi che mi sembra interessante.

Mi preme sottolineare due-tre cose. Il problema dei parcheggi scambiatori: i parcheggi scambiatori credo siano l’anima del problema, ma i parcheggi scambiatori devono essere collocati in zone specifiche cruciali, quelle di attracco alla città, ma devono essere collegate, non possono essere delle piramidi abbandonate nel deserto che poi uno ci lascia la macchina e come fa a ritornarci, a rischio anche della propria pelle, fra l’altro, in questi chiari di luna che stiamo vivendo oggi. Quindi i parcheggi scambiatori devono essere sufficienti, come detto da Trapassi, a Perugia ce n’è uno di settemila posti gratis, tremila?, che poi però sono collegati in modo idoneo nell’arco di tutta la giornata, altrimenti non si risolve il problema.

Il treno. Il treno, di cui parlava Trapassi, credo che sia veramente la vera soluzione, sia il treno che collega Siena a Firenze, ma non un trenino che collega Siena a Firenze come si collegata quaranta-cinquant’anni fa, è un doppione, non abbiamo bisogno di questa cosa, quindi treno Siena-Firenze in venti-venticinque minuti sarebbe la soluzione vera di tutti i mali, perché poi anche il raddoppio del binario che vogliono fare Empoli-Granarolo, come si chiama, non risolve il problema perché i tempi sono gli stessi, si recupera cinque minuti rispetto a quello di prima, quindi non è che costi, credo, quarantacinque milioni, non è che è gratis o che costa poco, che costa quasi niente.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Scusate, vi chiedo per cortesia che qualora vi fosse la necessità di un confronto di permettere ai Consiglieri di esprimere le proprie considerazioni sull’atto di indirizzo in un’aula in cui ci sia un grado di attenzione maggiore. Grazie.

Cons. SABATINI – Grazie, Presidente. Un’altra cosa mi sento di riproporre, lo avevamo fatto, ora non sono in grado di dire la data precisa, ma insomma parecchi mesi or sono, in un’interrogazione, in cui io, Trapassi, insieme a un altro gruppo, avevamo proposto l’uso del parcheggio gratuito per il sabato pomeriggio e la domenica tutto il giorno, e credo che questa non sia una idea peregrina assolutamente. Se vogliamo riavvicinare la gente a Siena, se vogliamo non fare diminuire i cittadini che dai dintorni vengono a Siena il sabato e la domenica e che prima trovavano il foglietto rosa, ora non so di che colore è, che questi a Siena giurano che non ci verranno più, mi è capitato pochi giorni fa, prima di Natale, di una mamma di Buonconvento che era venuta a fare le spese di Natale e che ha trovato una multa perché aveva posteggiato in un posto, che probabilmente non era giusto, ma che un’ora prima non era segnato e un’ora dopo era segnato con le famose striscioline bianche e rosse. L’ho presa anch’io la multa, quindi sono testimone che prima non c’erano e dopo questo posto era stato... io non ho protestato, però questa signora ha protestato fortemente, ha detto “io a Siena non ci vengo più, andrò a Poggibonsi o andrò a Firenze a fare le compere”.

Quindi anche questa cosa di riproporre anche un sabato sì e un sabato no, una domenica, cioè fare qualcosa per far notare che abbiamo la volontà di riavvicinare la gente della periferia o degli altri paesi o delle altre città vicine a Siena e che possano usufruire e godere della nostra città.

Ora, non c’è D’Onofrio, non è che volessi rispondere ma fare un rilievo, cioè e lui dice che non bisogna dire sempre no, che bisogna proporre, che bisogna ascoltare. Io ascolto tanto e sempre tutti e credo di aver dimostrato – specialmente io e Trapassi – che quando una cosa è fatta con il cervello, per me la può dire chiunque, per me non c’è ostracismo di posizioni di banco o di altezza o di peso, cioè se una cosa la riteniamo utile alla cittadinanza noi la votiamo. Una cosa è certa, però, che da parte di tutti queste cose devono essere ascoltate e mi sembra che spesso, anche in tempi passati, quando io per esempio ero in commissione, le mie proposte le ho fatte, erano proposte che

voleva la città, proposte che i giornali hanno preso in forte considerazione, i cittadini lo stesso, che costavano anche poco ma che sono morte completamente nel nulla, il che vuol dire che si deve ascoltare, e tutti devono ascoltare, ma si deve anche prendere in considerazione le proposte costruttive che spesso vengono fatte. Ti ho risposto, D'Onofrio. Non c'eri.

Entra in Aula il Sig.: PICCINI Alessandro

Presenti n. 30

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio per il suo contributo alla discussione la consigliera Laura Sabatini.

Ha chiesto di intervenire il consigliere Massimiliano Bruttini. Ne ha facoltà.

Cons. BRUTTINI – Sì, grazie. Buonasera a tutti. Indubbiamente abbiamo cominciato a parlare di un argomento estremamente importante, un argomento che mi piace ricordare nel passato, quando i colleghi che allora stavano in questi banchi l'hanno affrontato ne hanno dibattuto per un periodo lunghissimo. La città all'epoca è stata anche interessata, è stata coinvolta, ha avuto pareri concordi e discordi, ci sono state manifestazioni di accettazione, manifestazioni di contestazione: un Sindaco ci è andato giù.

Però di fatto la città di Siena è stata la prima che in Europa, non solo in Italia, ha parlato di ZTL, di regolamentazione dell'accesso all'interno della città. Un evento, quello, che tutt'oggi ci contraddistingue: il fenomeno di regolamentazione della sosta e del traffico nei centri piano piano si è esteso e si sta estendendo a tante altre realtà. Però sempre frequentemente si viene additati – in senso positivo – come quelli che hanno iniziato un percorso, un percorso che è iniziato molti anni fa, che con il tempo poi si è stabilito, è stato accettato, è stato condiviso, è stato valutato positivamente sia dai nostri concittadini che da quelli che seriamente frequentano la città.

Volevo dire una cosa alla consigliera Sabatini: ha mai provato a mettere fuori parcheggio la macchina in un'altra città? Senza andare tanto lontano, San Gimignano, se le è scaduto il bollino orario o Firenze se non l'ha parcheggiata nel modo dovuto? Semplicemente la macchina non ce la ritrova.

(Ndt, intervento fuori microfono)

Siamo solo come gli altri.

(Ndt, intervento fuori microfono)

Scusi, io non l'ho interrotta prima, la potevo interrompere prima. Comunque... Indubbiamente – dico per ri-uscire da questo discorso – stiamo reiniziando ad affrontare un argomento che sicuramente è un argomento che sta a cuore di tutti: il miglioramento della qualità della vita, il miglioramento della qualità dell'aria, il miglioramento globale dei comportamenti è una cosa che ci deve contraddistinguere, è una cosa sulla quale dobbiamo assolutamente appuntare la nostra attenzione.

Questo di stasera io lo considero esclusivamente l'inizio di un percorso, un percorso che si dovrà sviluppare in una serie di confronti, in una serie di valutazioni, in una serie di iniziative e di momenti che da ora in poi e per un periodo abbastanza lungo dovrà contraddistinguere l'attività dell'Amministrazione e l'attività della città, perché indubbiamente parlare di implementazione delle aree pedonali, e mi piace rileggerle quelle che sono nella proposta, con la pedonalizzazione della Y storica, revisione dei settori della ZTL, ridefinizione delle ARU, riorganizzazione della sosta veicolare sia nella ZTL che nelle ARU, riorganizzazione della ZTL autobus, riorganizzazione del transito e della sosta dei ciclomotori e motocicli, rilancio del sistema ferroviario, classificazione funzionale delle strade e realizzazione degli interventi per la sicurezza stradale e moderazione della

velocità, distribuzione delle merci nel centro storico, riequilibrio e potenziamento del sistema delle trasporto pubblico locale nelle direttrici nord e sud della città, definizione di corsie e sedi riservate, collegamento con i principali nodi di interscambio, mi sembra un'elencazione di tematiche e di problematiche che non possono essere risolte con interventi spot, non possono essere risolte con enunciazioni che ho sentito prima di questo o quel piccolo problema, perché parlare di questi temi significa affrontare il sistema di vita della città.

Perciò dico ben vengano le proposte, ben venga il confronto, un confronto che però – mi preme sottolineare una cosa – non può essere condotto su un tema esclusivamente politico, come è successo già in incontri avuti con la città, che sono stati di fatto monopolizzati da figure più politicizzate, che hanno trovato giusto, a loro parere, utilizzare quella sede, che doveva essere una sede di confronto con le necessità, con le idee, con le attese della città, monopolizzarla, ripeto, per propri motivi politici.

Credo che su questo l'Amministrazione abbia aperto un tema estremamente importante, un tema, ripeto, che chiama la qualità della vita della città.

Perciò su questo come Consiglio comunale, come maggioranza, come minoranza, come Consiglieri mi piace di più parlare, ci dovremo confrontare nelle opportune sedi, dovremo anche litigare forse qualche volta, ma dovremo proporre alla fine alla città un sistema di vita, un sistema di utilizzo del mezzo pubblico, un sistema di utilizzo di parcheggi e della ZTL che sia rispondente alle nostre esigenze.

Voglio solo ricordare che rispetto a quando è stata inventata la ARU e la ZTL, attualmente siamo a un rapporto di quasi un'auto ad abitante a Siena, tralasciando moto e motocicli, perciò sicuramente un cambiamento profondo, sostanziale, che richiede riflessioni, riconsiderazioni, che richiede un intervento finale che sicuramente si protrarrà nei prossimi anni. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio per il suo contributo al dibattito il consigliere Massimiliano Bruttini.

Ha chiesto di intervenire il consigliere Andrea Corsi. Ne ha facoltà.

Cons. CORSI – Grazie, Presidente. Questo atto di cui stiamo discutendo adesso ritengo sia un atto dovuto, ma che arriva un po' in ritardo, in colpevole ritardo, perché il problema della mobilità a Siena è un problema che persiste da molti anni, nonostante la nostra città sia una città di dimensioni medio-piccole, più vicine al piccolo che al medio, ed essendo anche una città che, stante l'attuale crisi nazionale e quella peculiare cittadina, ha una prospettiva di traffico probabilmente più bassa rispetto ad altri centri che hanno un'economia più dinamica della nostra.

Questo atto di indirizzo politico-amministrativo a mio avviso è un po' carente di visione strategica, o meglio, sottende un'idea che è strategicamente sbagliata: quella di pensare che il cittadino che accende la sua automobile per venire in città sia sostanzialmente un nemico da avversare, e quindi si trova tutte le declinazioni del caso, da quella di una specie di rieducazione, come è stato detto dal consigliere D'Onofrio, fino a disincentivare con tasse e balzelli l'utilizzo del mezzo privato, parlando addirittura – e c'è scritto anche qui nel testo della delibera – che la mobilità del ventunesimo secolo sarà caratterizzata dalla demotorizzazione.

Beh, io avverso questo modo di pensare. Forse noi oggi possiamo fare, a Siena si dice i “ganzi”, e permettetemelo, i “ganzi” di parlare di demotorizzazione perché magari qui non ci sono aziende che producono automezzi o motorini; magari se eravamo a Pontedera col cavolo che a un amministratore del PD veniva in mente di scrivere che bisogna andare verso la demotorizzazione. Però ovviamente ci sono uomini per tutte le stagioni e qui ne abbiamo dei chiari esempi.

Io non penso che si debba pensare alle persone come dei nemici della città, le persone che montano sulla macchina o sul motorino, ma che si debba pensare che se le persone accendono la macchina o il motorino per venire in città, probabilmente lo fanno perché non c'è una concreta alternativa che possa permettergli di evitare questa accensione.

Io non credo al fatto che l'umanità sia la malattia del mondo; io credo che l'umanità sia quello che rende il mondo più bello e più giusto e meno bestiale. Ma io ho una indistruttibile fiducia nel genere umano, a differenza di voi.

Penso che questo atto sia un atto che continua, perpetua un errore che è stato fatto fino a adesso, cioè di tenere slegata la gestione della mobilità dal Regolamento urbanistico. Continuiamo con errori del passato. Ci sono scritti tanti punti di azioni e, ovviamente, per la legge dei grandi numeri, tra tanti punti che vengono proposti qualcuno giusto c'è, come una più attenta gestione delle ARU, della ZTL, viene decantato il fatto che finalmente chi fa un accesso irregolare alla ZTL verrà punito. E vorrei anche vedere, se uno entra nella ZTL e non ha diritto bisogna lasciare che passa in cavalleria? Cioè questo non deve essere considerato come un vanto, è un dovuto: far funzionare i controlli della ZTL non è un vanto, è un dovuto. Smettete di sbandierarlo, per favore. Al massimo potete aver risolto a un errore clamoroso che era stato fatto da Amministrazioni del vostro partito, precedenti.

Poi ho sentito parlare dell'introduzione delle zone 30, che in molte esperienze europee comunque funzionano, addirittura però con la variante senese che diventano zone 20. Ora io chiedo chi di voi ha mai provato a mandare la macchina o il motorino a 20 chilometri orari; provate ad andare a 20 chilometri orari per il centro e guardate se non andate per terra col motorino o guardate cosa vi succede con la macchina. E' ovviamente una impostazione ideologica, ma frutto di un percorso che è connaturato dalla visione che dicevo prima, una visione sbagliata, secondo me.

Si parla di rilancio del sistema ferroviario. Anch'io posso dichiarare qualsiasi cosa, posso dichiarare guerra alla Kamchatka, ma il rilancio del sistema ferroviario non è in capo al Comune di Siena, ovviamente. E' vero anche – e qui avete ragione – che avete vinto elezioni promettendo la metropolitana leggera, per cui i senesi un pochino ingenui possono abboccare a queste *boutade*.

Poi si parla di una ridefinizione delle ARU. Questo non è ben chiaro cosa voglia dire; io mi auguro che non voglia dire introduzione di nuove ARU, perché mi aspetterei per una volta, per una volta, che il Sindaco e la sua Amministrazione, che esercita le deleghe che lui gli ha affidato, tenga fede alle promesse elettorali. E vado a citare un articolo di qualche tempo fa, in piena campagna elettorale, quando si sa che le cose che si promettono devono essere tutte belle e appetibili, il candidato al tempo e attuale Sindaco Bruno Valentini, sulla Nazione di Siena, venerdì 7 giugno 2013, a una precisa domanda: “questo ci lega all'altro aspetto, relativo alla risposta precedente, della viabilità cittadina, trasporti pubblici, mobilità privata, parcheggi, come si migliorino?” – chiede Giulia Maestrini che è la redattrice dell'articolo –; e Bruno Valentini risponde: “le ARU sono state positive ma eccessive, vanno ridotte per dimensioni”.

Bene, mi sembrano parole in cui è difficile trovare un'interpretazione diversa dal dire che le ARU vanno ridotte per dimensioni, vedremo se siete in grado di mantenere quello che avete detto. Io, ovviamente, da quello che potete capire, penso che voterò in maniera contraria a questo atto, ritenendolo portatore su alcuni aspetti, ma solo su alcuni aspetti, di elementi degni di interesse, ma sostanzialmente privo di concretezza, inefficace, fuori da una visione strutturale del problema della vivibilità della città, e più precisamente del centro storico, e sostanzialmente intriso di una ideologia anti-cittadino che pervade l'azione di questa Amministrazione. Grazie.

Entrano in Aula i Sigg.ri: BECCHI Maria Isabella – TUCCI Enrico

Presenti n. 32

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio per il suo contributo al dibattito il consigliere Andrea Corsi. Si era prenotato il consigliere Pietro Staderini; ha facoltà di intervento.

Cons. STADERINI – Grazie, Presidente. Quando ha terminato il suo intervento il consigliere Giordano, gli ho detto “guarda, Giuseppe, nel mio intervento parlo con le ultime parole che ho detto”, ora ha terminato il consigliere Corsi, mi viene di partire da quello che ha detto lui, perché

hanno detto entrambi, come gli altri colleghi che sono intervenuti dai banchi della opposizione, concetti interessanti e condivisibilissimi fino in fondo.

Parto, in realtà, da quello che ha detto il consigliere Giordano e ha ripreso anche Corsi che a questo Piano della mobilità – ma a tutta l'azione politico-amministrativa di questa Amministrazione – manca, purtroppo, una pianificazione territoriale complessiva, su tutto, qui si sta parlando di Piano urbano della mobilità, e quindi mi riferisco a questo perché non si capisce dove va a parare questa Amministrazione con tanti punti anche interessanti, ma, come diceva un vecchio, “voti, vani e vacui” se non calati nella realtà e non data concretezza reale, tangibile, implementazione, ridefinizione, riorganizzazione, rilancio, riclassificazione, distribuzione, riequilibrio, non si può basare un Piano urbano della mobilità su pura teoria, senza poi entrare nello specifico e capire, capire veramente questa Amministrazione dove voglia arrivare e dove voglia andare, come voglia costruire la città del ventunesimo secolo.

Allora io credo che per prima cosa, per la presentazione, per il pensiero, per iniziare a pensare un Piano urbano della mobilità, credo che l'Amministrazione si debba domandare dove vogliamo andare, cosa vogliamo realizzare per il futuro, fare un'analisi di quello che sta succedendo, delle dinamiche in città, traffico in entrata, non si parla di traffico in entrata in città, eppure assistiamo tutti i giorni a traffico dalla zona nord, dalla zona sud, dalla zona est, troviamo imbottimenti in entrata in città continui, ma nel piano non si parla di questo tipo di ingresso, si parla poi dove convogliarli nei parcheggi scambiatori e anche qui ci sarebbe da parlarne. Occorre poi capire anche qual è il traffico in uscita dalla città, i flussi veicolari al loro interno, i parcheggi, quale utilizzo della città viene fatto, che tipo di utilizzo, dov'è che c'è più congestione di traffico, dov'è che ce n'è meno, e poi un progetto e una verifica di quello che viene fatto. Qui l'Assessore ha detto che sul traffico non si scherza, dobbiamo vedere quello che succede per realizzare quello che poi abbiamo pensato, questo è vero. Ma un'analisi del genere, un progetto del genere, una *vision* del genere io in questo piano purtroppo non la trovo. Purtroppo non la trovo perché per Siena ci sarebbe bisogno anche di capire non solo la mobilità ma anche la sosta dove va a farsi benedire, cosa che non digerisco in questo piano e cosa che non digerisco nemmeno a livello nazionale – il nostro Premier ci è abituato, probabilmente questa Amministrazione è amica del Primo Ministro italiano – sono gli slogan che non portano da nessuna parte.

Io non posso andare a mettere in un piano, non ce lo metterei mai, ma non posso apprezzare slogan come “dal passaggio al paesaggio”, “dalla città...”

(Ndt, intervento fuori microfono)

“Dal passaggio” c'è scritto qui, scusatemi, io, se vuole, metto gli occhiali, ma c'è scritto “dal passaggio”. “Dal passaggio al passeggio”, che ho detto? Va beh, comunque gli slogan che sono qui riportati non si può andare avanti con gli slogan, l'unico che posso accettare è “l'educazione alla mobilità”, questo lo posso accettare e credo che una certa attività culturale verso i nostri cittadini di un utilizzo sobrio dei mezzi a motore, dei motorini e tutto il resto credo ci voglia e anche l'utilizzo di mezzi alternativi. Ma andare avanti per slogan e costruire la città del ventunesimo secolo così mi sembra veramente bizzarro. Come mi sembra bizzarro che in un Piano della mobilità – qualche altro Consigliere lo ha detto – si rilanci il sistema ferroviario. Ma mi spiegate quale leve ha un'Amministrazione comunale per rilanciare il sistema ferroviario? No, voglio capire perché se siamo contenti quando Dallai, che è il vostro parlamentare di riferimento, scrive che abbiamo raggiunto con successo il raddoppio o cos'altro, la modernizzazione di un pezzo di ferrovia a nord di Siena, voglio capire il Comune di Siena quali leve muove per far sì che vi sia il rilancio del sistema ferroviario.

Ci vorrebbe il rilancio del sistema ferroviario, ma non certo venga da questa Amministrazione perché state prendendo in giro le persone.

Le ARU. Avete avuto scontri feroci e non strumentali, come ha detto il consigliere Bruttini, perché io credo che qualsiasi voce contraria all'Amministrazione, ma qualsiasi voce debba essere

rispettata, valutata e accettata, poi fate le scelte, ma non credo che l'incontro con i cittadini sia stato strumentale né tantomeno politico, le persone hanno le tasche piene, non ne possono più di ARU, di bollini, di balzelli, di pagamenti su pagamenti a fronte di mancanza o servizi scarsi. Le ARU: ora io invito l'Amministrazione comunale a vedere quale sono le Aree di rilevanza urbanistica, ma di non prevedere, come ha fatto fino adesso, ulteriori balzelli. L'assessore Maggi non lo ha poi ben definito nella conferenza stampa o nell'articolo che abbiamo letto: metteremo i dischi orari. Benissimo i dischi orari. Io faccio una ARU, a quale bisogno devo rispondere per farla? Perché la devo fare una ARU? C'è un bisogno. Se c'è un bisogno, come rispondo a questo bisogno? Bene i dischi orari. Probabilmente, senza probabilmente, vanno tutelati i residenti ma magari non con un bollino e non con un pagamento, magari con una verifica puntuale da parte della Polizia Municipale o degli ausiliari del traffico, senza far pagare ulteriori balzelli, su questo mettiamo il referendum e non sull'istituzione delle ARU. Dischi orari e no pagamento.

Io invito anche – lo ha detto il consigliere Campanini – a rivedere un po' la tariffazione dei parcheggi a pagamento, questo è ovvio, per chi viene da fuori, per i turisti, ma non solo per i turisti. E invito anche l'Amministrazione comunale, visto che da più parti arrivano richieste del genere, non so se sono strumentalizzazioni politiche, ma invito l'Amministrazione perché ci sono richieste da parte dei cittadini, di vedere se sia possibile una tariffazione agevolata o comunque una diversa tariffazione dei parcheggi a pagamento, laddove nelle vicinanze ci sono esercizi commerciali, ci sono dei ristoranti, ci sono comunque degli esercenti perché non è possibile che si vada a mangiare insieme in pizzeria e oltre a pagare la cena uno è costretto anche a pagare per intero (magari non è residente a Siena) il ticket per il pagamento del parcheggio. Per cui io invito a rivedere questo tipo di politica che tocca veramente da vicino i cittadini.

Sorvolo su Fangonero perché per me è una spesa inutile e sorvolo su tutta un'altra serie di interventi che ha detto l'Assessore perché, ripeto, l'ho detto all'inizio, non ne vedo concretezza. Dovrebbero essere delle linee politiche di indirizzo, ma francamente qui vedo delle enunciazioni di buona volontà, ma non ne vedo concretezza, vedo anche un'attenzione particolare, come ci deve essere, ma qui mi sembra spasmodica, al centro storico perché qui si parla di ARU e di ZTL. Vedo poco il contorno della città e dobbiamo sapere che la città non si limita al centro storico e ai quartieri intorno alle mura, ma la nostra città va da Isola d'Arbia fino a Vico Alto e Ravacciano e anche un po' più in là, per cui questo piano lo vedo troppo concentrato su un punto e poca visione complessiva del territorio.

Mi era venuta un'altra cosa, ma non me la ricordo, per cui vi ringrazio.

Entra in Aula il Sig.: GUAZZI Gianni

Presenti n. 33

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio per il suo contributo il consigliere Pietro Staderini. Non ho altri iscritti al dibattito, quindi non so se... Si è prenotato il Sindaco Bruno Valentini, quindi lascio la parola perché anche lui possa offrire un contributo al dibattito. Vi ricordo che siamo in sede di discussione del Piano urbano della mobilità, atto di indirizzo politico-amministrativo.

SINDACO – Presidente, Consiglieri, l'atto che è stato spiegato dall'assessore Maggi è un atto di grande importanza perché definisce le linee di indirizzo su un tema che è fondamentale per due aspetti della vita della nostra città: la salute e la competitività. Quindi l'impatto sull'ambiente e sulla vita delle persone del traffico, sia delle persone che delle merci, è la competitività perché una buona mobilità è un elemento fondamentale perché un sistema sociale urbano sia competitivo, sia in chiave economica sia in chiave culturale-turistica.

Ci sono molti studenti universitari, o, meglio, aspiranti studenti universitari che quando scelgono a quale Università iscriversi valutano anche le regole e i sistemi di mobilità della città dove vanno a studiare e anche a vivere. In questo momento questo atto è un atto di indirizzo nel senso che non ci

sono dentro descrizioni dei provvedimenti concreti, che passeranno attraverso un confronto con il Consiglio comunale, con la Commissione consiliare competente e con i cittadini, noi abbiamo già cominciato a fare, quindi sarà una campagna di ascolto nel senso che noi ci faremo ascoltare ma ascolteremo anche le ragioni dei cittadini e delle imprese e poi alla fine decideremo, perché questo è il nostro compito: ascoltare e decidere.

Nel tempo non solo Siena è arrivata a grandi decisioni sulla gestione del traffico, ma un po' tutte le città. Se voi guardate i programmi, mi sono levato la soddisfazione, lo sfizio di controllare anche un programma di un Sindaco di una città che ha citato il consigliere Corsi, che è Pontedera: perfino Pontedera ha degli obiettivi di riduzione del traffico, perché è un obiettivo generale. Nelle grandi e nelle medie città il traffico va contenuto, organizzato e destinato, nel senso che il traffico non può essere lasciato a se stesso, e se voi intervistate un commerciante, la maggior parte dei commercianti di qualsiasi città d'Italia, la risposta che vi daranno – lo sanno bene i giornalisti quando glielo domandano – è: fate arrivare il numero più possibile alto di macchine davanti al mio negozio perché io lavoro con le macchine, con le persone che si spostano in macchina, che possono parcheggiare tranquillamente davanti a casa mia. E questa è una opposizione che ebbe cinquant'anni fa il grande piano di riduzione del traffico nel centro storico della nostra città, ebbe l'opposizione forte dei commercianti di allora e delle forze politiche di opposizione di allora.

Io immagino che in parte avremo la stessa reazione perché la cosa più facile è conservare le abitudini dei cittadini e delle imprese anche quando queste abitudini non funzionano e si riversano negativamente sugli altri. Cambiare le condizioni del traffico e darsi un obiettivo di riduzione dell'uso delle macchine, perché questo è il vero sottotitolo di questo programma, ridurre il numero delle auto private, è un obiettivo che si scontra con abitudini consolidate, scelte di vita, persone che hanno scelto di vivere in un luogo perché si collegano con la scuola dei figli, con i negozi, con il posto di lavoro o con la palestra o con il luogo degli incontri amichevoli, dalla Contrada ad altre associazioni, vuol dire incidere pesantemente sulle scelte delle persone.

Quindi noi cercheremo di fare scelte importanti, in alcuni casi anche radicali, ma che tengano conto del fatto che comunque dobbiamo trovare un equilibrio. Non so, ci sono i residenti del centro storico che dicono, alcuni residenti che dicono che la qualità della vita nel centro storico è legata solo a quante macchine puoi portare sotto casa e alla facoltà di parcheggiare davanti; ci sono altri che dicono, invece, che la qualità della vita nel centro storico dipende dal fatto che ci siano meno macchine possibili e che ci si possa spostare a piedi, in bicicletta o con mezzi pubblici.

E' evidente che queste due esigenze sono contrastanti e noi sappiamo che abbiamo un interesse superiore, del quale fra l'altro i Sindaci, non solo io, siamo grati, in quanto autorità supreme sanitarie per la salute pubblica, e siamo chiamati a dirette responsabilità, insieme ai Presidenti delle Regioni, quando gli indicatori e le centraline segnalano che si sono superate determinate percentuali sul gas sottile e sulle polveri sottili, che condizionano e limitano la vita delle persone.

Quindi, ripeto, salute e competitività, che passano attraverso una riduzione del traffico privato. Per far questo abbiamo bisogno di pensare alla mobilità delle merci e al trasporto pubblico. Avremo da questo punto di vista due aiuti: uno che arriva dal miglioramento tecnologico, perché l'aumento delle macchine elettriche, in prospettiva tutti dicono che quello è il nuovo futuro, lo dicono anche le diciassette più grandi case automobilistiche del mondo, che a Parigi qualche mese fa, in occasione della Conferenza mondiale sul clima, hanno fatto un accordo per riflettere su come si supera l'utilizzo di energia da fonti non rinnovabili. Le diciassette case più grandi del mondo sanno che quello è il futuro di tutti.

Quindi l'incremento e il miglioramento della mobilità elettrica, che avvenga in auto, in autobus o in bicicletta, è un futuro verso il quale ci stiamo muovendo con molta decisione, perché è il futuro per tutti, e sul quale Siena ha un record importante perché non esistono altre città con questa popolazione che hanno un numero così alto di centraline. E proprio ieri io ho chiesto ai Sindaci di Firenze, Pisa e Grosseto, in collaborazione con una grande casa in automobilistica internazionale, di valutare come realizzare un sistema di mobilità elettrica di auto fra queste quattro grandi città della Toscana, tre città d'arte e una città che è sul mare, per consentire ai turisti italiani e stranieri che

arrivano in Toscana di potersi muovere con un supporto omogeneo in questo quadrilatero nel quale le città sono distanti una dall'altra circa o meno di cento chilometri.

Anche la mobilità delle merci è un dato decisivo per una città come la nostra, che ha centinaia di negozi che devono rifornirsi nel centro storico e che quindi hanno bisogno di avere regole e sistemi che funzionano, che però devono convivere con le esigenze delle persone.

Ho sentito alcune battute, alcune idee abbastanza confuse e contraddittorie l'una con l'altra. Noi abbiamo idee precise; cercheremo di realizzarle tutte una volta verificato anche il consenso dei cittadini. Come abbiamo già annunciato, ci muoveremo attraverso referendum sulle decisioni più forti e avremo anche un aiuto, dal prossimo anno, dalla gara regionale per il TPL, perché attraverso la gara regionale il soggetto che ha vinto il bando per questo servizio si impegnerà a aumentare, leggermente ma significativamente, il trasporto a disposizione delle città toscane interessate appunto da questa gara, e noi dirotteremo questo servizio aggiuntivo per supportare l'obiettivo di ridurre l'utilizzo del mezzo privato: cioè una auto che gira con motore tradizionale, continuamente per tutta la giornata, con un solo passeggero a bordo, è qualcosa che noi dobbiamo gradualmente diminuire. E' un obiettivo non solo senese, non solo italiano, non solo europeo.

Nel mondo questo è il grande traguardo del futuro. Noi abbiamo intenzione di mettere di nuovo l'energia e la programmazione di Siena sulla mobilità e sulla vivibilità in linea con il resto del mondo, con le esperienze più avanzate. In Danimarca o in Olanda non sono sempre andati tutti in bicicletta; è stata una rivoluzione culturale, tecnica e amministrativa che hanno fatto passo per passo, e noi questo cercheremo di fare, così come lo straordinario successo del *bike sharing* ci testimonia essere in linea con il sentimento delle persone.

C'è una maggioranza silenziosa in questa e in altre città che non aspetta altro, cioè che ci siano forze politiche e un'Amministrazione decise, coraggiose anche nel perseguire questo processo di innovazione, che deve rendere la nostra città più vivibile, al passo con i tempi e più attrattiva.

Quando si discute, ad esempio, delle tendenze demografiche che riguardano Siena, e faccio riferimento all'intervento, per esempio, che ha fatto il consigliere Campanini, noi sappiamo che negli ultimi anni la popolazione della città è leggermente diminuita e che anche la popolazione del centro storico sia leggermente diminuita. Ciò che abbiamo evidenziato è che nell'ultimo anno, cioè nel 2015, per la prima volta da molti anni la popolazione del centro storico è aumentata, e questo non è successo dappertutto, è successo soprattutto nel centro storico.

Cosa vuol dire? Vuol dire che c'è una percezione diversa della vivibilità nel centro storico della nostra Siena. Se da anni la popolazione diminuisce e nell'ultimo anno, nel 2015, è aumentata, la percezione della gente che ha fatto questa scelta di ritornare a vivere nel centro storico è netta, nitida, perché è uno dei pochi quartieri dove la popolazione è aumentata. Quindi noi sappiamo che questa è la strada giusta, sappiamo anche che dobbiamo utilizzare con attenzione la politica delle tariffe, che a noi non serve a fare cassa, serve solo a fare investimenti per la mobilità, per tenere i parcheggi, per esempio quelle entrate hanno garantito nel 2015 di fare un grande investimento nel parcheggio di San Francesco: i 600.000 euro che sono serviti per migliorare il parcheggio di San Francesco derivano dalle entrate dei parcheggi; così come nel 2015 – inizio 2016 abbiamo installato centinaia di telecamere per la videosorveglianza in tutti i parcheggi gestiti da Siena Parcheggi, quelle nelle strutture coperte e quelle a raso.

Anche questa grande rete di sicurezza, che ha consentito alla nostra città di avere un record sulla microcriminalità nei parcheggi, un record negativo o positivo, dipende dai punti di vista, come sapete nelle grandi città i parcheggi sono in genere teatro di microcriminalità, l'esistenza di una grande rete di videosorveglianza ha prevenuto questo tipo di reati e fra i luoghi più controllati di Siena ci sono i parcheggi pubblici gestiti da Siena Parcheggi, grazie a un investimento in centinaia di telecamere fatto attraverso le entrate che le tariffe garantiscono a Siena Parcheggi.

E noi continuiamo a ritenere – è una scelta positiva del passato – che i milioni di turisti che vengono nella nostra città la consumano, comportano costi di manutenzione, nonché costi indiretti di rifiuti, perché producono rifiuti che vanno a carico degli utenti, dei cittadini e delle imprese senesi, possono partecipare alle spese di manutenzione di questa città solo se noi riusciamo, attraverso

l'imposta di soggiorno per quelli che dormono e attraverso l'imposta che grava sul parcheggio privato o sul parcheggio degli autobus, ad avere una loro contribuzione. Io non accetto che un turista venga a Siena e, oltre che lasciare soldi agli operatori privati, non lasci soldi anche al pubblico. Se i turisti arrivano a Siena, attraverso un contributo che possono dare sull'imposta di soggiorno, sulle tariffe dei parcheggi e auspicabilmente, come sta succedendo, anche con l'ingresso a un museo, devono dare una mano all'interesse pubblico per mantenere questa città.

Noi non accettiamo di fare centinaia di iniziative di promozione di siti per fare in modo che a generare ricavi – che ci fa piacere perché poi portano occupazione – su questa fetta dell'economia siano solo i privati. Vogliamo che il pubblico abbia le risorse che consentono a questa città di essere mantenuta come si deve, perché oggi non è così, perché non abbiamo i soldi per avere una manutenzione in linea con le nostre necessità, anche se, come avete saputo da quel che ho detto prima, dal 2016 si cambia e l'operazione di grande risanamento fatta sul bilancio ci consente di far ripartire un modesto indebitamento, in linea con la nostra capacità di sostenibilità, per investirlo in investimenti in opere pubbliche e manutenzione.

Finisco dicendo che potete anche finirla con la barzelletta dell'*overbooking* dei bollini, perché i bollini venduti corrispondono esattamente ai posti disponibili in questa città: ci sono posti segnati e non segnati. L'elenco dei posti non segnati, insieme a quelli segnati, è pari ai bollini. Potete dirci che i nostri vigili hanno tolleranza nei confronti di molti parcheggi che avvengono in zone non segnate; ebbene, è così: nel centro storico possono esserci dei modesti temporanei disallineamenti. Lavoreremo perché questo non ci sia, con la proposta che ha spiegato prima Maggi faremo in modo che le sei zone della ZTL divengano meno, in modo da consentire una maggiore circolazione in aree più grandi, e studieremo le modalità per far entrare meno macchine nel centro e per trovare qualche posto macchina in più.

Queste sono le nostre linee, saranno discusse insieme alla città, verranno trasformate in un atto di indirizzo più preciso, al quale seguiranno tanti singoli provvedimenti.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio il signor Sindaco per il contributo offerto alla discussione.

Non ho altre richieste di intervento. Se non ci sono altre richieste di intervento dobbiamo procedere in sede – naturalmente in sede di dichiarazione di voto, perché lei è già intervenuto, consigliere Staderini – di dichiarazione di voto.

Quindi andiamo in sede di dichiarazione di voto dell'atto "Piano unico della mobilità – Atto di indirizzo politico-amministrativo".

Ci sono dichiarazioni di voto in merito? Ha chiesto di intervenire il consigliere Pietro Staderini. Ne ha facoltà.

Cons. STADERINI – Grazie, Presidente. Soltanto per confermare – l'ho detto nell'intervento – il mio voto negativo al Piano urbano della mobilità. Io mi immaginavo, volevo, sognavo che un Piano della mobilità non avesse slogan come ha presentato questa Amministrazione, ma avesse maggior qualità della vita come principio e come punto cardine di arrivo, che non passa solo dal Piano della mobilità ma che comunque fosse questo che non parla della qualità della vita, solo di mobilità, ma parla di relazioni tra persone, di spazi per trovarsi eccetera, ma invece lo vedo infarcito di altri slogan che non mi convincono e non portano a niente.

Tempo fa, qualche studio – ora non mi ricordo di preciso l'autore al quale faceva riferimento – diceva che anche il più grande santo non ha la verità, ma ci si avvicina, è un amico della verità. Quando il Sindaco fa certe affermazioni, come ha fatto nel suo intervento, a me prende la gastroenterite, e purtroppo devo comunque dire qualcosa.

L'opposizione ha le idee confuse e contraddittorie ma la verità ce l'ha questa Amministrazione. Questa è una cosa imperdonabile, che non deve passare come concetto da questa stanza nella mente delle persone perché è veramente qualcosa di indegno e di riprovevole. Il Sindaco, più volte, ha questo tipo di affermazione: "noi diciamo le cose belle, voi dite le cose sbagliate". E' un concetto

della dialettica piuttosto bizzarro e alquanto sbagliato. Non diciamo di avere cose giuste, di avere la ricetta per risollevare la città però abbiamo la dignità delle idee e come tali vanno rispettate, per cui devo rimandare per forza al mittente affermazioni indegne di un Primo Cittadino.

Il consigliere Campanini ha fatto una serie di proposte interessanti, serie e motivate, e non credo debbano essere trattate, ma ci penserà il consigliere Campanini. Inoltre mi vergogno di avere un Sindaco che dice “il turista deve pagare perché non abbiamo i soldi per avere la manutenzione che Siena merita”, dove cavolo li avete messi tutti i soldi in questi anni che vi hanno dato i vostri compagni di partito?! E’ una vergogna avere – e poi lo diremo comunque successivamente – un Sindaco che fa tali affermazioni.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – La invito a concludere, siamo in sede di dichiarazione di voto.

Cons. STADERINI – Sì, finisco, lei mi fa un invito e io invito il Sindaco a farsi aggiornare dalla Siena Parcheggio per quanto riguarda l’overbooking, perché quello che ha detto riguardo a questo tema è falso, è molto falso, perché la Siena Parcheggio ha altre tempistiche riguardo all’overbooking dei bollini e dei permessi. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio per il suo intervento in sede di dichiarazione di voto il consigliere Pietro Staderini. Ha chiesto di intervenire, in sede di dichiarazione di voto, il consigliere Ernesto Campanini; ne ha facoltà.

Cons. CAMPANINI – Grazie, Presidente. Il Sindaco, come al suo solito, è riuscito a vanificare e distruggere in due minuti tutto il lavoro della Commissione Assetto del Territorio che opposizioni e maggioranza, con grande difficoltà e grandi arrabbiate personali, tra l’altro, ma nel senso buono, con l’assessore Maggi, dopo un grande conflitto in Commissione Assetto del Territorio, stavamo cercando di arrivare a una quadra per il bene dei cittadini senesi, per tutta Siena, tra l’altro dopo la discussione di oggi io avevo fatto delle proposte punto per punto, buone, cattive, questo lo giudicheranno il Consiglio comunale e le prossime Commissioni, però ero stato concreto, come cerco di essere sempre; poi arriva il Sindaco e dice che noi siamo confusi, in contraddizione, perché loro hanno le idee precise, loro vogliono fare l’ARU a San Prospero, questa è la loro idea, questa è la soluzione. L’*overbooking* sono tutte menzogne, non esiste l’*overbooking*, peccato che l’assessore Maggi più volte in Commissione aveva detto che effettivamente c’era una problematica di stalli.

Vi leggo alcuni dati. Zona San Marco, ZTL: paganti n. 144 a fronte di un’offerta effettiva di 116; si chiama overbooking, si danno più bollini rispetto ai posti reali, tra l’altro tutta questa confusione che stiamo facendo, cioè dei parcheggi in struttura, trovare delle soluzioni, è nata per questa situazione, quindi per lui, per questa persona qui non esiste questo problema. Ma di cosa stiamo parlando? Sono due ore che si parla di questo. Parliamo direttamente della sfiducia di questa persona.

Come si fa a discutere in un consesso di queste cose e questo nega tutto? Tutto. Io avevo messo la mia buona volontà insieme agli altri membri della Commissione Assetto del Territorio di essere disponibile, di essere partecipativo, di essere propositivo...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Siamo in sede di dichiarazione di voto, Consigliere.

Cons. CAMPANINI – Finisco, Presidente, scusi. Questo è impossibile. Vi leggo un ultimo dato: zona di San Marco, 401 posti che pagano il bollino mensile, l’offerta effettiva è di 270 posti. Saldo negativo di 130 posti. Bisognerebbe, ma ho già risposto prima perché dopo quello che ha scritto il nostro Sindaco oggi sullo spopolamento del centro storico, per lui non è vero che negli ultimi quattro anni siamo diminuiti di 600 persone, ora perché quest’anno forse sono aumentati di 20

persone rispetto all'anno scorso non bisogna guardare il trend negativo che è del 7 per cento negli ultimi cinque anni?! Come si chiamano questi?

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Mi scusi, la invito a concludere.

Cons. CAMPANINI – Voto negativo.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – La ringrazio per il suo intervento. Preciso che siamo sempre in sede di dichiarazione di voto. Ha chiesto di intervenire il consigliere Simone Vigni; ne ha facoltà.

Cons. Simone VIGNI – Grazie, Presidente. Cercherò di essere veramente breve perché di cose in queste quasi tre ore ne sono state dette tante.

Volevo, intanto, dichiarare il mio voto favorevole a questo atto di indirizzo politico-amministrativo perché, com'è già stato detto dall'Assessore, è un punto di partenza, un punto di partenza atteso da questa città da molti anni, il primo studio risale al 2001, sicuramente le situazioni storiche e le esigenze di questa città sono cambiate, ma dei punti sono fondamentali, e soprattutto una domanda: che cosa vogliamo dare di questa città a chi verrà dopo di noi? Vogliamo ancora una Siena vivibile, una Siena che sia ricordata per la sua qualità della vita, dove i cittadini vivono e stanno bene, e tutelare la salute anche delle generazioni future? Oppure vogliamo una città in preda alle macchine, al traffico, allo smog?

Capisco che la situazione anche attualmente non sia rosea, ma questo è un punto di partenza, e uno dei punti fondamentali qui è di incentivare l'uso dei mezzi pubblici, la riduzione del traffico. Io vi chiedo anche come pensate voi minoranze, visto che siete dieci gruppi e avete venti punti di visione completamente diversi anche su questo atto, a poter mettere insieme un progetto? Come si combacia il progetto del consigliere Pinassi con quello del consigliere Campanini oppure quello del consigliere Staderini? Mi sembrano completamente agli antipodi l'uno dall'altro.

Capisco che ci sono le telecamere, c'è necessità di fare sceneggiata e tutto quanto, però talvolta ho sentito anche da voi dire che i turisti a Siena pagano troppo poco, siete voi che dite di aumentare la tassa di soggiorno per i turisti, oggi...

(Ndt, interventi fuori microfono)

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Per cortesia, scusate, vi chiedo di non interrompere i Consiglieri comunali mentre esprimono le loro prerogative in sede di dichiarazione di voto e di mantenere un comportamento decoroso. Grazie.

Cons. Simone VIGNI – Siccome le abbiamo solo noi come Partito Democratico e come maggioranza le contraddizioni, vorrei fargli notare anche le loro, sinceramente. Noi non abbiamo certezze, siamo qui che ci stiamo mettendo tutto l'impegno per governare questa città e cercare di migliorare la qualità della vita dei cittadini.

Sono felice delle vostre certezze e soprattutto dopo vedremo come saremo in grado di gestire questa situazione, metteremo a nudo ognuno le proprie contraddizioni, vedremo anche le vostre perché probabilmente l'atto che ci appresteremo dopo a discutere sarà molto interessante e molto costruttivo, anche nei confronti del dibattito della città. Sono due progetti diversi di fare politica e di pensare al futuro di questa città.

Noi siamo convinti che questo atto – e mi riferisco a questo – sia un primo passo importante dove si può costruire un futuro di una città, soprattutto dando anche dei simboli, degli slogan, perché è un atto di indirizzo politico, gli slogan contengono dei contenuti, quando si dice di implementare le aree pedonali urbane con la pedonalizzazione della Y storica è un fatto storico per la città, di dare vita a un punto importantissimo della città...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – La invito a concludere, siamo in sede di dichiarazione di voto.

Cons. Simone VIGNI – Com'è stata la chiusura del centro storico, grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio per la sua dichiarazione di voto il consigliere Simone Vigni. Ha chiesto di intervenire, in sede di dichiarazione di voto, il consigliere Andrea Corsi; ne ha facoltà.

Cons. CORSI – Grazie, Presidente. Io non voglio fare lo show per non fare arrabbiare il consigliere Vigni, di cui apprezzo tutto l'impegno che profonde nell'amministrazione della città, e menomale che ci mette un impegno, mi immagino cosa avrebbero fatto se non ce lo avessero messo, per cui sarò sobrio ed essenziale.

Quello che penso l'ho detto prima, nell'intervento sul dibattito, di questo atto, dico che è un atto intriso, secondo me, di un'ideologia sbagliata, che parte dall'avversione verso il cittadino che ha bisogno di mobilità. E' vero anche che ci possono essere degli aspetti giusti, come la distribuzione nel centro storico delle merci attraverso mezzi elettrici. Certo è che propagandare la mobilità elettrica come la soluzione di tutti i mali sulla qualità dell'aria è un po' mettere la polvere sotto il tappeto, perché noi siamo quella nazione che, sempre per la qualità dell'aria, dell'ambiente, in generale, rifiuta il nucleare, che è la fonte più efficace di produzione di energia elettrica, mi chiedo come si pensa di produrla. Però questo non è a noi chiesto in questa sede.

Quindi ribatterò punto su punto su alcune, secondo me, affermazioni topiche che ha fatto il signor Sindaco. Parla il signor Sindaco che i balzelli dei parcheggi che vengono pagati servono per investimenti sulla mobilità, decantando le telecamere nei parcheggi in struttura. Ma vorrei anche vedere, nei parcheggi in struttura si pagano fior di quattrini per mettere la macchina, non si deve avere nemmeno il servizio di avere la garanzia che io non ritrovi la macchina bruciata? Anche questo è un dovuto. Smettete di propinarci le cose normali come grandi invenzioni o come grandi conquiste, è un dovuto. Come dire: abbiamo investito seicentomila euro per migliorare il parcheggio di San Francesco, il parcheggio di San Francesco la cui pavimentazione era piena di buche, completamente distrutta, nel giro di pochi anni, cioè abbiamo messo una toppa su un lavoro fatto male, ovviamente un lavoro portato avanti dall'Amministrazione PD.

Poi la topica più grande, clamorosa: ci sono tanti bollini quanti posti auto, e allora ovviamente questa non merita risposta perché clamorosa...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – La invito a concludere.

Cons. CORSI – Ora termino. E' clamorosa come affermazione, è già stata squadernata la completa falsità di questa affermazione dal consigliere Campanini. Però mi chiedo: allora, signor Sindaco, se ci sono tanti bollini quanti posti auto, perché nell'affermazione dopo ha detto che vuole lavorare per diminuire il numero di auto e aumentare i posti a disposizione? Se sono pari, non ci dovrebbe essere questo problema.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ora la invito veramente a concludere, siamo in sede di dichiarazione di voto.

Cons. CORSI – Sì, concludo. Il Sindaco parla quanto gli pare e voglio farlo anch'io.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Mi scusi, consigliere Corsi, se no mi tocca toglierle la parola.

Cons. CORSI – Ha parlato di Pontedera, ha detto che il Sindaco di Pontedera... va beh, mi tolga la parola, Presidente. Il Sindaco di Pontedera dice che è contro, vuole regolare il traffico...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – No, scusi, devo toglierle la parola.

Cons. CORSI – Mi espelli, mi butti fuori! Il Sindaco di Pontedera... (*ndt, microfono spento*)

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ha chiesto di intervenire... la prego, ha finito il tempo a sua disposizione, è già andato oltre il tempo a sua disposizione, quindi possiamo passare alla successiva dichiarazione di voto. Ha chiesto di intervenire la consigliera Laura Sabatini. Ne ha facoltà.

Cons. SABATINI – Grazie, Presidente. Faccio la dichiarazione di voto del Gruppo consiliare Laura Sabatini e Alessandro Trapassi.

Noi voteremo contro questo provvedimento perché, secondo noi, pur approvando lo sforzo dell'Assessore, degli Uffici competenti, pur trovando alcuni punti interessanti, il rilancio del sistema ferroviario, la distribuzione delle merci nel centro storico con la conversione ecologica per i motori a zero emissioni, quindi ci sono degli spunti positivi, però riteniamo che questo è un atto di indirizzo tardivo, siamo già a tre anni, è un mero elenco della spesa. Fra l'altro è incomprensibile come sia impossibile attuarlo da ora a un anno e mezzo, sono diciotto mesi soli, di cui, di questi diciotto mesi, quattro mesi sono di ordinaria amministrazione a fine mandato.

Pertanto il nostro voto è contrario.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio la consigliera Laura Sabatini per il suo intervento in sede di dichiarazione di voto.

Ha chiesto di intervenire in sede di dichiarazione di voto il consigliere Giuseppe Giordano. Ne ha facoltà.

Cons. GIORDANO – Grazie, Presidente. Io voglio approfittare di questo poco tempo per la dichiarazione di voto innanzitutto per chiedere all'assessore Maggi, che mi è sembrato molto più ragionevole e disponibile a trovare soluzioni chiare, di coordinarsi meglio con il Sindaco, che ha fatto un intervento di rottura rispetto a quelle che possono essere le volontà di cercare soluzioni comuni nell'interesse dei cittadini, almeno sui problemi aperti. D'altro canto questo invito, Assessore, ce l'ha fatto anche in Commissione, quindi l'invito a coordinarsi un po' meglio.

Non è colpa sua, eh, è colpa del Sindaco, il quale ha accusato le opposizioni di avere idee confuse e contraddittorie e invece la maggioranza di avere un progetto chiaro.

Vi leggo il punto 4 del programma del Sindaco Bruno Valentini: "Siena cambia dimensione e strategia di governo del territorio per una grande Siena. Il Piano urbanistico di Siena è in gran parte inservibile: grandi progetti irrealistici, volumetrie ridondanti, regole ingestibili innestate su normative regionali e nazionali altrettanto farraginose e spesso contraddittorie. Poiché a Siena ci saranno poche risorse per nuove opere pubbliche e perfino per la manutenzione ordinaria del patrimonio, è essenziale puntare sulla compartecipazione dei privati attraverso un uso trasparente e intelligente della perequazione". Boccia una mozione delle opposizioni nel primo anno di mandato.

(*Ndt, intervento fuori microfono*)

"E' anche una modifica sostanziale degli attuali strumenti urbanistici in vigore – l'ha scritto lei, eh, o qualcuno per lei –. Proporremo ai Comuni vicini l'integrazione delle politiche di governo del territorio nelle forme più efficaci e in quelle che deriveranno dalla ridefinizione delle competenze fra Comuni, Province e Regioni".

Lei, signor Sindaco, è una contraddizione perpetua, va bene? E' una contraddizione perpetua. Questo documentino che ci presenta, sul quale io ho già dichiarato di avere apprezzato il dettaglio fornito dall'Assessore, contiene una contraddizione dei termini e manca dei presupposti per una

visione organica di una città che lei ha dichiarato in campagna elettorale ma non ha mai avuto, e quindi questo è un motivo sufficiente per votare contro questo pezzo di carta. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio per il suo intervento in sede di dichiarazioni di voto il consigliere Giuseppe Giordano.

Ha chiesto di intervenire in sede di dichiarazioni di voto il consigliere Mauro Aurigi. Ne ha facoltà.

Cons. AURIGI – Io una quarantina d'anni fa credo, anni ottanta in Jugoslavia, prima che si disfacesse la federazione e succedesse la catastrofe, mi sono trovato in un'isoletta che non avevo mai sentito nominare: Hwar. Bellissima. Turismo di tipo elementare: poche barche, pochi stranieri. Questo paesetto, di origine veneta tra l'altro, in tutta quella zona i paesi sono..., si vede il marchio di Venezia proprio nella struttura delle strade, delle botteghe. Interessantissimo.

Piccolo centro interamente escluso dal traffico. Ripeto, sono negli anni ottanta in Jugoslavia. I negozi, gli alberghi e i ristoranti venivano riforniti da un carrellino come quello della stazione, elettrico, con dietro, anzi, un rimorchio elettrico con dietro dieci-quindici carrelli, che in totale silenziosità rifornivano tutti i negozi. Praticamente lì c'era un porticciolo, venivano scaricato dal porticciolo direttamente, cosa che si potrebbe fare, volendo, anche a Siena, per cui i furgoni rimangono fuori, con un sistema di...

Perché dico questo? Io non voglio che quello che si faceva a Hwar sia fatto anche a Siena, si mancherebbe altro, ma è chiaro che, rispetto a quei gazzillori di jugoslavi, noi siamo in ritardo di una quarantina d'anni, erano più avanti di noi. E stasera sento il Sindaco, invece, che fa un volo pindarica, parte, passo due-tre volte più lungo della gamba e ci parla di un futuro dell'elettricità, della mobilità sulla base elettrica, citando mi pare anche imprese manifatturiere dell'auto che già fanno questa previsione, ossia prevedono che tutto il parco macchine, si dice... insomma a benzina o diesel, sia rottamato perché loro costruiranno le nuove macchine. Un progetto veramente meraviglioso! Forse non sono bastati i soldi che hanno guadagnato in questi ultimi quarantacinque all'industria automobilistica e hanno trovato un altro sistema.

Quindi in mezzo a queste due ipotesi, di quanto siamo arretrati, che non abbiamo fatto, e di ciò che faremo quando, tra quaranta o cinquant'anni, saremo ancora cinquant'anni arretrati e forse ci adegueremo, c'è il documento che ci ha presentato l'Assessore.

Come si fa a dirgli di no? Ci mancherebbe altro, è così generico. Contiene solo un aspetto per cui noi voteremo contro, sarà un conto sospeso perché vogliamo vedere come saranno realizzati questi progetti. Ci affascina il fatto che saranno realizzati sentendo la popolazione, sentendo i cittadini; ci affascina questo fatto perché inserisce un elemento, che è la democrazia, della quale qua dentro proprio non se ne parla mai, è inesistente, il termine "democrazia" non viene mai citato, non esiste.

E quindi staremo a vedere che cosa sarete capaci di fare. Mi sa che avete già bruciato due anni e mezzo o tre, siamo abbastanza in ritardo anche su semplici programmi da realizzare in questo breve lasso di tempo che ci separa, se non succederà prima, dalle prossime elezioni.

E' tutto quello che avevo da dire, non ho particolari problemi. Mi sembra che il problema del traffico a Siena, ho vissuto in città dove veramente il traffico ci ammazzava, quindi non gli do neanche tutta questa importanza. E' importante, ci mancherebbe altro, eh, è importante, però non mi sembra che sia il caso di ammazzarsi per una faccenda del genere.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio per il suo intervento in sede di dichiarazioni di voto il consigliere Mauro Aurigi.

Ha chiesto di intervenire in sede di dichiarazioni di voto il consigliere Michele Pinassi. Ne ha facoltà.

Cons. PINASSI – Già, ha ragione Mauro Aurigi quando dice che il termine "democrazia" non compare mai; è vero, e non è comparso neanche nelle ultime parole del signor Sindaco, quando ha detto: ascolteremo e poi decideremo.

Ascolterete chi? La maggioranza silenziosa, che è talmente silenziosa che, diciamo, tutte le volte che è intervenuto o che ricordo che voi avete detto che era intervenuta, perché se è silenziosa ovviamente non interviene, ha sbagliato clamorosa programmi. L'ultima volta che vi ho sentito citare la maggioranza silenziosa era riguardo all'aeroporto di Ampugnano, e abbiamo visto tutti la maggioranza silenziosa che lo voleva come poi è andata a finire.

Non ci prendiamo in giro. Voi avete paura dei cittadini, avete paura di ascoltarli, avete paura di fare i referendum per sapere i cittadini cosa ne pensano delle ARU, cosa ne pensano della ZTL e cosa ne pensano dell'organizzazione del traffico in questa città. E' su questo piano che noi vi sfidiamo, vi sfidiamo ad ascoltare i cittadini, ma non poi a decidere; a prendere il risultato della consultazione e renderlo vincolante: se i cittadini diranno no voi rinuncerete; se i cittadini diranno sì, allora lo farete. Ma solo attraverso l'esito referendario voi potrete essere legittimati a compiere ulteriori azioni riguardo alla mobilità della città, perché anche le ARU, che voi dite che funzionano, in realtà gran parte di esse non funzionano affatto e i cittadini, gran parte di essi almeno, una maggioranza di cittadini che, invece di essere silente, chiacchiera e contribuisce alla vita politica della città, è molto chiara quando dice che non funziona, e non funziona neanche il meccanismo dei bollini, che – tendo a sottolineare – tra i più costosi d'Italia, con il meccanismo dell'*overbooking*, quando era molto semplice anche semplicemente permettere a chi non riusciva a trovare posto negli stalli della ZTL di parcheggiare nei parcheggi a struttura, che peraltro sono parcheggi a struttura della Siena Parcheggi, che è una società 100% proprietaria del Comune di Siena. Quindi non si vede la difficoltà ad una proposta di buonsenso di questo tipo.

Quindi bocciatura su tutta la linea, completa. Mancano dei punti, l'ho già detto: manca il tema dell'accessibilità, mancano le piste ciclabili e manca l'ascolto proattivo della cittadinanza. Non possiamo che votare contrario.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio per il suo intervento in sede di dichiarazione di voto il consigliere Michele Pinassi.

Ha chiesto di intervenire in sede di dichiarazione di voto la consigliera Carolina Persi. Ne ha facoltà.

Cons. PERSI – Grazie, Presidente. Cercherò di utilizzare il tempo che ho a disposizione. Ribadisco il voto favorevole a questo atto di indirizzo per i seguenti motivi: questo atto di indirizzo nasce da un confronto sereno, molto più sereno di quello che ho visto oggi, probabilmente... Oggi vedo alcuni Consiglieri di minoranza particolarmente agitati, forse su questo atto sinceramente la vedo poco, perché si è partiti a fare questa analisi con l'assessore Maggi dalle prime Commissioni assetto delle territorio e siamo arrivati oggi a presentare in Consiglio comunale un atto di indirizzo. Certo, un atto di indirizzo presentato dalla maggioranza, ma che comunque si è avvalso della capacità, delle indicazioni, dell'analisi e degli studi, anche, che tutti i Consiglieri, anche di minoranza, hanno portato all'attenzione della Commissione quando si è cercato di disegnare quello che doveva essere il nostro Piano della mobilità.

Ne è risultato un documento, che ovviamente... Non sono d'accordo con quello che ha detto il consigliere Corsi: lei vede in questo documento il filo conduttore e l'avversione verso il cittadino che chiede la mobilità, se non ho capito male. Io credo che sia proprio l'opposto, perché in questo Piano noi si cerca di lavorare affinché tutti abbiano gli stessi diritti e anche le stesse opportunità per poter vivere una mobilità forse diversa da quella che è stata fino ad oggi nella nostra città. Probabilmente alcune azioni che saranno intraprese saranno anche coraggiose, però, come dice l'atto di indirizzo in fondo, e ci tengo a ribadirlo, non ci può essere concretezza atti, perché altrimenti erano delibere, delibere di Giunta che portavano avanti degli atti definiti.

Questo è l'atto di indirizzo con il quale noi, il Consiglio comunale, vuole impegnare la Giunta a cercare di disciplinare il tema della mobilità urbana in questo modo, mettendo in primo luogo la questione della salute, cercando di dipanare tutta una serie di problemi che sono stati descritti molto bene anche dall'Assessore prima di me, per far sì che questa città possa vivere, con le difficoltà

attuali che ci sono, di ingresso alla città, non solo al centro storico, parlo della città anche riguardo alle periferie, problemi corretti che ognuno di noi vive da cittadino ogni giorno, ma cercando di mettere in fila tutta una serie di correttivi e anche di visioni strategiche diverse di questa città in modo tale che si possa dare una risposta a tutti. Ma la risposta a tutti, non è che tutti devono avere un parcheggio sotto casa o poter parcheggiare sotto il negozio che chiedono; dare risposte a tutti vuol dire cercare di favorire la miglior mobilità possibile, anche andando a implementare il TPL, il trasporto pubblico locale, andando a servire quelle zone che attualmente sono più scoperte, come c'è scritto nell'atto di indirizzo della zona nord, valutando quelle che sono invece delle esperienze positive, come quelle che sono a Colonna e ai Due Ponti; e potrei continuare ma sarebbe lunga, vuole essere solo una dichiarazione di voto.

Per questo voteremo favorevolmente a questo atto di indirizzo, perché dà delle linee guida estremamente coraggiose.

Consigliere Pinassi, chi governa si deve prendere – e ce la prendiamo sempre – la responsabilità anche delle scelte che vengono fatte. Per questo motivo questo atto di indirizzo in fondo promuove una serie di concertazioni, e concludo, Presidente, mi scuso...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – La invito a concludere.

Cons. PERSI – Una serie di concertazioni, di incontri pubblici, di valutazione con i cittadini perché la partecipazione è importante. Chi governa ha anche l'onere e l'onore di attuare delle scelte per cercare di portare avanti le proprie idee.

Quindi io credo che, al di là delle polemiche in atto...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – La rinvito a concludere.

Cons. PERSI – Che questo sia un atto di indirizzo di grande buonsenso e di grande apertura nel rispetto del fatto che faremo il possibile perché possa essere attuato nelle linee guida più importanti già dai prossimi mesi.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio per il suo intervento in dichiarazione di voto la consigliera Carolina Persi. Ha chiesto di intervenire, in sede di dichiarazione di voto, il consigliere Pasquale D'Onofrio; ne ha facoltà.

Cons. D'ONOFRIO – Grazie, Presidente. Solo per dire che voteremo favorevolmente all'atto perché è un atto di indirizzo, in realtà sembra più un atto di ispirazione nel senso che detta i principi su cui si svilupperà poi l'assetto del Piano del traffico e della mobilità. Siccome ne condividiamo i principi, votiamo positivamente. Mi sarei aspettato una discussione nella quale venissero messi in discussione i principi citati, come diceva giustamente il consigliere Aurigi, perché poi leggiamo le cose e votiamo sulla base di quello che c'è scritto, non su quello che si presuppone possa derivare da ciò che c'è scritto perché arriverà dopo quello. Qui c'è scritto semplicemente che questo è un atto di indirizzo, ha delle linee di ispirazione, si possono condividere o meno, ci si esprime su quelle dicendo: non le condivido. Dice il consigliere Corsi: perché secondo me invece bisogna che ci siano le macchine, bisogna andare verso la pedonalizzazione, non è corretto. E' un'idea diversa di sviluppo della città e del traffico ed è condivisibile che voti contro. Chi invece condivide gli atti di ispirazione vota favorevole, però si discute su quello che c'è scritto. Però è molto corretto quello che dice il consigliere Aurigi: gran parte delle linee guida le condivido, c'è un punto che non mi ritorna e quindi per quello voterò contro, ma nel complesso le condivido. Siccome io le condivido tutte perché credo che siano nate dopo due anni di analisi del traffico, non sono state fatte prima perché c'era bisogno di dati per poter produrre un piano, che sono state portate come atto di indirizzo generale su cui ci si esprime, che i passaggi successivi saranno fatti nel contesto di un confronto con le comunità, e credo che abbiano tutti gli elementi di democrazia, di partecipazione,

di raccolta dati, quindi elementi scientifici per poterli supportare. Alla luce di questo, per il metodo adottato, per il fatto che sono di una ispirazione che credo possano essere condivisi dalla gran parte delle persone che sono in questo contesto, mi stupisce questa discussione così strana, così anche aggressiva, che credo sia legato più al fatto che c'è la presenza della stampa che non all'atto stesso, perché poi l'atto dà delle linee, quindi non credo che ci sia in questo atto qualcosa che debba indurre all'aggressività della discussione. E quindi, per questo motivo, io voto favorevole, auspicando invece quello che poi è avvenuto, magari non sempre, non forse quanto sarebbe stato necessario, cioè il confronto con la città su tutti gli atti. Ma si è anche fatto, quando si è fatto i beni comuni, non c'era mai stato nella città un confronto aperto con tutta la cittadinanza per decidere come si usano i beni comuni e come si fanno, e anche in questo caso si è scelto quella strada. Guardate che è una strada innovativa, si può dire sempre che si è tutto contro, si può sempre essere contro tutto, però è una strada diversa, di proposta e confronto, e auspichiamo che poi riusciamo a sviluppare questa filosofia di confronto su tutto, e probabilmente questa è la chiave di lettura: più democrazia, come dice Mauro, più partecipazione dei cittadini. Grazie.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio per l'intervento, in sede di dichiarazione di voto, il consigliere Pasquale D'Onofrio. Ha chiesto di intervenire, in sede di dichiarazione di voto, il Sindaco Bruno Valentini.

SINDACO – Presidente, Consiglieri, io voterò a favore di questo atto, come si è ovviamente capito dall'intervento che ho fatto prima, perché spiega come vogliamo tentare di cambiare la mobilità in città per migliorare la vivibilità di Siena. Noi siamo consapevoli che questo comporterà un processo di confronto lungo, che noi ci siamo impegnati a scadenzare attraverso un lungo confronto, che passerà anche attraverso le consulte, che sono organismi a cui poche delle forze politiche presenti qui hanno ritenuto opportuno affidare in rapporto con i cittadini, che a noi invece preme e che ci vede protagonisti di molte assemblee che avvengono nei quartieri della nostra città, e anche attraverso i referendum. Ho preso questo impegno davanti a un'assemblea molto partecipata, lo confermo, le innovazioni più rilevanti, come quelle sulle ARU, verranno precedute da referendum consultivi. Noi non affidiamo le decisioni sul futuro della città solo a strumenti come questo, però riteniamo che su temi come questo della mobilità avere una consultazione formale dei cittadini sia importante. Per quanto riguarda il Piano urbanistico, intanto preciso al consigliere Giordano che la mozione che fu presentata non puntava a promuovere ulteriore perequazione ma a toglierla, perché quella mozione recita direttamente che venga rimosso il vincolo che lega la trasformazione urbanistica all'esecuzione di opere pubbliche, quindi le avrebbe tolte, il contrario di quello che ha dichiarato pochi minuti fa. Ma spero anche che questo sia un atto che integra quello della mobilità, il lavoro che faremo sulla variante urbanistica. Abbiamo già adottato un atto importante, che fra poco sarà approvato, che è la variante di semplificazione e da aprile lavoreremo per una variante generale, però non accettiamo di rimandare tutto a una variante generale sul piano strutturale e sul Regolamento urbanistico molto complessi, viste le strumentazioni e le indagini che ci chiede la Regione, e quindi non possiamo rimandare *sine die* scelte che riguardano la vita della nostra gente, dei nostri bambini e dei nostri anziani. Infine preciso e ripeto che il numero di posti effettivamente disponibili nel centro storico della città è sostanzialmente in linea con i bollini consegnati, però noi prendiamo anche l'impegno di riflettere su questo e nel 2017 vedremo anche se dopo vent'anni in cui il prezzo del bollino è stato fisso, quindi con una riduzione sostanziale, sarà possibile diminuirlo. Questo avverrà nel 2017, tenendo conto comunque che è fermo da vent'anni e che quindi è sostanzialmente diminuito, ma nel 2017 vi assicuro che con quel bilancio previsionale ci porremo l'obiettivo di ridurlo.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Ringrazio il Sindaco Bruno Valentini per il suo intervento in dichiarazione di voto. Non so se ci sono ulteriori richieste di intervento in sede di dichiarazione di voto.

Se non ci sono ulteriori richieste di intervento in sede di dichiarazione di voto, possiamo procedere a porre in votazione l'atto: Piano urbano della mobilità – Atto di indirizzo politico amministrativo. Vi chiedo di votare.

Dichiarata chiusa la discussione, non essendovi alcun altro intervento, il Presidente pone in votazione la deliberazione, con il seguente esito:

Presenti e votanti	n. 30 (Essendo usciti: Marzucchi, Piccini, Becchi)
Voti favorevoli	n. 19
Voti contrari	n. 11 (Aurigi, Bianchini, Campanini, Corsi, Falorni, Giordano, Pinassi, Sabatini, Staderini, Trapassi Tucci)

Il Presidente proclama l'esito della votazione in base al quale la deliberazione è approvata.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO – Dichiaro chiusa la votazione.

Proclamo l'esito della votazione: hanno partecipato al voto 30 Consiglieri, hanno espresso voto favorevole 19 Consiglieri, non si è registrato alcun voto di astensione, si sono registrati 11 voti contrari.

Quindi viene approvato il Piano urbano della mobilità – Atto di indirizzo politico-amministrativo.

Possiamo ora procedere alla trattazione del successivo affare all'ordine del giorno.

Fatto verbale e sottoscritto

IL SEGRETARIO GENERALE

DIODORINA VALERINO

IL PRESIDENTE

MARIO RONCHI

La presente deliberazione è posta in pubblicazione all'Albo Pretorio

Per 15 giorni consecutivi a decorrere dal 17-02-2016

Siena, li 17-02-2016

IL SEGRETARIO GENERALE

DIODORINA VALERINO

Per copia conforme all'originale in formato digitale

Siena, li 17-02-2016

IL SEGRETARIO GENERALE

DIODORINA VALERINO