

OGGETTO: Verifica numero legale e comunicazioni

Presidente Loddo: Buonasera a tutti. Invito i consiglieri a prendere posto. Un saluto ai consiglieri comunali presenti, all'amministrazione, agli assessori, il pubblico presente in aula e quello che ci ascolta da casa per mezzo di Centro Mare Radio. Saluto anche i rappresentanti della Polizia Municipale. Chiedo al Segretario di fare l'appello per verificare il numero legale e la validità della seduta.

Il Segretario Generale, procede all'appello nominale dei presenti per verificare la regolarità dello svolgimento della seduta del Consiglio Comunale

Segretario: Grazie Presidente. Paliotta, Agaro, Ascani, Ascitutto, Cagiola, Cervo, Ciampa, Crimaldi, D'Alessio, Fagnoli, Fierli, Grando, Loddo, Palermo, Penge, Ruscito, Latini. Dieci presenti. La seduta è valida.

Presidente Loddo: Grazie Segretario, il numero è legale e possiamo iniziare i lavori del consiglio comunale.

OGGETTO: approvazione del piano urbano della mobilità e sicurezza e sostenibilità elaborato dal centro studi Aciconsult

Presidente Loddo: Chiedo gentilmente al Segretario di passarmi l'ordine del giorno e propongo al consiglio comunale, essendo presente in aula l'Aciconsult, di anticipare il punto 5 come primo punto dell'ordine del giorno, per permettere ai nostri ospiti di collaborare con noi alla discussione. Sottopongo al voto del consiglio comunale, la proposta di anticipare il punto sul piano urbano del traffico. Chi è favorevole? Unanimità dei presenti. Pertanto l'ordine del giorno viene modificato ed il punto numero 5: approvazione del piano urbano della mobilità e sicurezza e sostenibilità elaborato dal centro studi Aciconsult, con sede in Roma alla Via Magenta n. 5 viene discusso per prima. Lascio la parola al Sindaco che illustra e relaziona il punto.

Sindaco Paliotta: Buonasera a chi ci ascolta ed al consiglio comunale. Dunque, il piano urbano del traffico è una determinazione che tutti i comuni sono tenuti a prendere. Sicuramente siamo in ritardo, ma finalmente arriviamo ad un obiettivo importante. Ringrazio i tecnici che stasera ci aiuteranno a capire quello che siamo chiamati a votare. Dico solo che nella nostra Città, e penso che questo studio ha portato a far emergere alcuni aspetti. È una città con una grande concentrazione urbana. In 25 km quadrati ci sono circa 40.000 abitanti. Penso che se la proporzione è quella del Lazio, siamo intorno ai 24-25.000 mezzi immatricolati. È chiaro che poi il sabato e la domenica queste utenze aumentano. Quindi noi pensiamo di aver fatto molto per regolare il traffico di questa città, per diminuire i rischi per i cittadini che circolano, però sicuramente ormai l'intensità della circolazione della nostra città ha raggiunto livelli talmente alti che dobbiamo fare di più. Sicuramente la creazione delle rotatorie crea polemiche quando si comincia, invece ha risolto tantissime problematiche, cominciando da quelle di alcune vie, come Via Trieste. Era una delle vie più pericolose di Ladispoli, ora rarissimamente ci sono degli incidenti. Non solo è stato smaltito il traffico ma abbiamo eliminato gli incidenti che avvenivano costantemente. Oltre a questo i passaggi pedonali rialzati, i segnalatori di velocità, una serie di cose che hanno diminuito il numero degli incidenti. Di fronte però ad alcune oggettive difficoltà strutturali, ma anche di fronte al comportamento scorretto di molti conducenti, ancora c'è molto da fare per eliminare gli incidenti.

Siamo da una parte preoccupati, dall'altra siamo consapevoli di aver fatto alcune cose. Sicuramente il piano del traffico ci potrà consentire il miglioramento della circolazione, dall'altro una diminuzione ulteriore degli incidenti. Il consigliere Latini, prima assessore, ha seguito questo iter. Grazie.

Presidente Loddo: Grazie Sindaco, lascio la parola al consigliere Latini.

Consigliere Latini: Buonasera a tutti. Nel piano del traffico è anche previsto un quartiere a 30 km orari, ci tenevo a dirlo. Ringrazio di tutto i tecnici. Con il comandante Blasi quando è partito lo studio, abbiamo lasciato la situazione in mano ai tecnici. Lascio la parola agli ingegneri.

Presidente Loddo: Chiedo al vicepresidente se può sostituirmi grazie.

Rappresentante Aci Consult: Intanto buonasera a tutti, grazie di averci dato l'opportunità di spiegare meglio quanto abbiamo predisposto. Volevo spendere due parole sul piano urbano del traffico, spiegare cos'è. La definizione normativa, codice della strada e direttive allegate, il piano urbano del traffico è uno strumento di immediato intervento. Senza grossi interventi infrastrutturali, rimandandoli alla fine, la definizione in pratica dice proprio, che deve razionalizzare quello che c'è. I primi interventi devono avere proprio quest'obiettivo. Il piano è uno strumento che deve consentire a voi decisori di prendere appunto decisioni. Vi deve dare quelle indicazioni, vi deve mettere a disposizione quei dati, quei numeri, quegli elementi per poi fare quelle scelte strategiche, più o meno, da adottare nel settore della mobilità. Una piccola parentesi sul nome che abbiamo scelto non a caso. Da normativa sarebbe piano generale del traffico urbano, PGTU. Noi invece abbiamo voluto sottolineare due parole. Lo abbiamo chiamato piano urbano della mobilità sicura e sostenibile. Al primo posto, questo obiettivo di Aci, noi mettiamo sempre la sicurezza. Ci si deve spostare tutti, dal pedone meno fortunato fino al veicolo con il tir, in condizioni sicure. Poi abbiamo usato il termine sostenibile che ha una doppia valenza. Oltre a una valenza ambientale, dare delle soluzioni che non inquinino, migliorino la qualità della vita della città, sostenibilità anche economica, che stia in piedi. E questo lo abbiamo visto anche confrontandoci, cercando di darvi una spiegazione temporale che sarete liberi di modificare secondo esigenze particolari che possano nascere. Però abbiamo cercato di dare un'articolazione temporale che stesse in piedi con le attuali risorse che potete mettere in campo. Questo è un altro aspetto importante secondo noi. Nella seconda slide, abbiamo riportato il compito che ci avete dato, dove ci chiedevate, quando ci avete affidato l'incarico, di risolvere le condizioni di congestione, soprattutto nell'attraversamento della parte urbana della città, dove spesso c'è confluenza tra il traffico che vuol passare e quello del residente che si deve spostare per fare le sue attività giornaliere. Ci avete chiesto di fare una verifica delle linee di trasporto pubblico. Ecco, qui c'è stato un piccolo cambiamento di percorso perché sappiamo che avete avuto in ballo un piano insieme al comune di Cerveteri di ristrutturazione del trasporto pubblico. Abbiamo dato eventualmente la nostra disponibilità a visionare questo piano quando sarà pronto. Una particolare attenzione al traffico pedonale. Quando è entrata la patente a punti, sono molto diminuiti gli incidenti stradali, diminuiti i morti e i feriti. Però se andiamo a vedere diversi elementi, a fronte di un meno 50% circa di morte nel decennio 2000-2010, ed a fronte di una riduzione di circa il 40% dei feriti, se andiamo a contare i pedoni morti e feriti nel 2000 e li confrontiamo con quelli del 2013-2014, sono lo stesso numero. Questa è una criticità non solo italiana, non solo dei centri urbani ma anche europea e mondiale. E ci avete chiesto di porre attenzione particolare ai pedoni. Ormai sulle strade extraurbane, marchingegni come il tutor,

abbassano la velocità, i veicoli sono più sicuri e quindi c'è un grosso abbassamento della mortalità in ambito extraurbano. In ambito urbano, vuoi per una struttura viaria fortemente vincolata, rimane questa criticità. C'è anche una commistione tra due o tre unità che si muovono dal pedone fino al tir che deve fare le consegne che difficilmente convivono in modo sicuro. Un'altra criticità sugli incidenti è sulle due ruote. Anche le due ruote hanno un problema analogo a quello dei pedoni, soprattutto in ambito urbano. Utenze vulnerabili o deboli. La criticità c'è per queste utenze vulnerabili. Come abbiamo impostato il lavoro. Lo abbiamo suddiviso in tre momenti importanti. Un primo momento lo abbiamo chiamato fase conoscitiva. Abbiamo raccolto dati, raccolto informazioni da voi, fatti dei sopralluoghi, fatte delle indagini. Abbiamo cercato di fare la fotografia, lo spaccato cercando di capire come attualmente avveniva la mobilità qui a Ladispoli. La seconda parte del piano è secondo me la cosa più importante, speriamo che ci siamo capiti. È la fase di valutazione. Noi tecnici mettiamo, fatta la fotografia, sul tavolo tutte le possibili soluzioni tecniche, dalle più credibili, alle più paradossali, dalle più economiche alle più costose. E c'è il confronto con il decisore politico, con l'amministratore. In pratica, questa è la fase più delicata del piano. Se le soluzioni tecniche incontrano, convincono il decisore politico, se scocca quella lampadina tra il tecnico e l'amministratore, lì il piano funziona. Noi speriamo di averla trovata. Abbiamo lavorato bene con voi, nel senso che ci avete supportato in fase di indagine, in fase di rilievo, ci avete ripreso quando partivamo per la tangente, i tecnici sono anche idealisti; ci avete aiutato a capire bene i problemi. Ci avete anche esposto bene quali erano le vostre necessità e speriamo con il piano di aver trovato quelle soluzioni che possano soddisfare un po' tutti. La terza fase è proprio il piano. Dalla fase 2, tutte le possibili soluzioni messe a confronto con quelle che sono le risorse, con le volontà, hanno fatto scaturire delle soluzioni di piano che, oltre a trovare proprio le soluzioni ai diversi problemi, sono state messe in ordine temporale. Siccome quest'anno, queste risorse, faccio subito questo. Fra sei mesi, faccio subito quest'altra cosa. Qui ci sono i capitoli con cui abbiamo articolato il piano. Lo abbiamo suddiviso in sei grossi settori dove il primo è un settore strategico molto importante per operare dopo. È la classifica viaria, il regolamento viario anche se sembra una cosa teorica secondo me vi consentirà di muovervi meglio quando dovrete andare a fare gli interventi. Una verifica degli schemi di circolazione, quindi siamo andati a vedere quelle criticità dei sensi unici o dei doppi sensi, legati anche a criticità che poi sono nelle singole intersezioni. Quando abbiamo modificato alcuni sensi unici, siamo passati da un sistema a doppio senso, lo abbiamo fatto anche per mettere in sicurezza le intersezioni strettamente collegate. Nuove regole della sosta. La sosta è uno strumento fondamentale nel piano urbano del traffico. Spesso è il primo provvedimento che viene messo in campo, perché risolve diversi problemi. Avere i veicoli che sono in giro per le strade urbane, perché non trovano posto, ma trovare subito la soluzione per sostare il veicolo quando si arriva a destinazione, spesso contribuisce a risolvere le congestioni e tutti i problemi che sono legati al traffico. Quarto punto, quello della messa in sicurezza dei tratti con maggior difficoltà. Qui abbiamo suggerito di alimentarlo e di seguirlo a fare, uno strumento che secondo me deve fortemente condizionarvi e aiutarvi a prendere decisioni. Abbiamo georeferenziato tutti gli incidenti stradali. Ogni incidente un puntino e vi assicuro che facendo questo lavoro, si capiscono subito quali sono le criticità in termini di sicurezza stradale. Fatto questo lavoro, i primi interventi che abbiamo messo in calendario sono quelli dove c'è la maggior concentrazione di incidenti. Abbiamo lavorato sugli ultimi tre anni. Adesso questo lavoro verrà seguito nel tempo e vi sarà di valido aiuto. Noi abbiamo usato gli ultimi tre anni perché è un campione significativo. Se uno invece di tre lo fa su cinque è meglio statisticamente. Però tre anni è

un campione significativo. Le statistiche che facciamo noi riguardano l'ultimo anno e i tre anni precedenti. L'ultimo capitolo è il discorso della segnaletica. Abbiamo provato a modificare alcuni circuiti, alcuni percorsi soprattutto abbiamo pensato ai fine settimana quando vengono più persone, abbiamo pensato di utilizzare certe strade rispetto ad altre. Qui è opportuno che la segnaletica dia forte aiuto. Leggere bene una strada di notte in condizioni atmosferiche critiche, ma anche quando si marcia normalmente, sapere subito dove andare è sicurezza. L'utente che ha un andamento un po' incerto spesso può essere un pericolo per gli altri. Sugli interventi che abbiamo articolato nel tempo, abbiamo fatto riferimento a due orizzonti temporali. Abbiamo chiamato breve termine quelli che dovrete mettere subito in campo, sei mesi, nove mesi; mentre lasciare al medio - lungo termine gli altri interventi dove medio ipotizziamo sia un anno - un anno e mezzo; lungo termine è strettamente legato alle risorse che riuscirete a destinare al piano urbano del traffico, due anni sarebbe per legge però va bene tre - quattro anni. Andiamo sul primo punto: classifica funzionale delle strade. Questo sembra un esempio teorico, mettere in ordine le strade, classificarle; invece non è così. serve intanto a capire le diverse strade che funzione hanno. È una strada che serve per raggiungere certe destinazioni? Quindi collega un punto ad un altro? È una strada solo destinata alle residenze? È una strada dove ci sono le attività commerciali, quindi oltre ad esserci una funzione di traffico che scorre, c'è un discorso di destinazione legato magari a delle attività commerciali. È importante capire, mettere insieme la tipologia geometrica della strada, quanto è larga, che capacità ha, con le funzioni che questa strada assolve. È solo una strada di quartiere? È una strada dove ci sono attività commerciali? Ci sono degli uffici? C'è la chiesa? Serve a questo, in modo da trovare lo schema ottimale a livello di funzioni. Nel classificare la strada, devo trovare una coerenza sia tra l'aspetto funzionale che quello geometrico. È ovvio che non posso far passare il traffico di attraversamento p che viene da fuori su una strada stretta, gli devo dare una capacità particolare. A livello di codice della strada, le strade dovrebbero essere classificate secondo queste due categorie (incomprensibile). La grossa difficoltà che c'è quando si fanno queste classifiche, è che le strade attuali, le esistenti, non rientrano in questa categoria. Noi il suggerimento che diamo, quando da questo momento in poi, quando andrete a fare strade nuove, tenete conto della colonna verde che abbiamo fatto. Questo perché dietro ognuno di quelle tipologie di strada c'è, a parte una sezione geometrica, c'è proprio chi ci può andare. Capite bene che classificare la rete stradale con certe regole, si porta dietro anche i provvedimenti che potrò adottare su quella strade. Per le strade esistenti questo è un problema, non si riesce mai a incasellarsi su quello che dice la norma. Allora abbiamo adottato delle sottocategorie perché il passaggio è minimale tra un tipo di strada e l'altra. E se andiamo avanti, abbiamo cercato di passare dal nero che è la strada locale, al rosso che è la strada più importante. La strada che regge flussi che escono dal casello autostradale ed entrano per andare al mare o altre destinazioni, alle strade intermedie. Questa classifica serve a capire bene come intervenire dopo. Altro aspetto di questa classificazione, dietro ci sono le tipologie di provvedimenti che posso adottare. Il regolamento è anche importante dal punto di vista delle occupazioni di suolo pubblico legate ai bar che vanno ad invadere le aree pedonali. Da quelle normative che vi consentono di muoversi bene quando si interviene con le determine o con le ordinanze sindacali di attuazione dei provvedimenti. Precisano nel dettaglio come muoversi, come adottare, dare dei vincoli o non darli. Il consiglio che vi diamo sui quartieri nuovi, tenetene conto in pieno, fate riferimento a loro. Sulle situazioni esistenti purtroppo ci vorrà un po' di elasticità. Quasi sicuramente ci saranno delle situazioni che sono a cavallo tra una categoria e l'altra; lì starà alla vostra sensibilità cercare la soluzione migliore. In genere si adotta quello che è consentito per la

categoria più bassa lo è per la categoria più alta. Dovrei avere delle regole più rigide. Una per tutte. La sosta dovrebbe essere separata dalla corsia di circolazione, magari con un cordolo, con una corsia laterale. Sappiamo che non è possibile e quindi si scende di livello, e si accetta anche per le categorie più alte un altro tipo di soluzione. Interventi di breve termine. Qui abbiamo invece raccolto quegli interventi che probabilmente, se siete d'accordo, riuscite a mettere in campo nei primi sei mesi una volta adottato il piano. I primi interventi riguardano gli schemi di circolazione che come vi dicevo, hanno l'obiettivo di semplificare anche alcune intersezioni critiche sia dal punto di vista del deflusso del traffico, sia dei punti di insicurezza. Magari non c'era visibilità, oppure manovre difficili. Li elenco rapidamente. C'è il primo intervento che riguarda la modifica della circolazione dello schema lungomare. La filosofia adottata è, riportare il lungomare a senso unico da nord a sud, senso unico di ritorno invece la prima strada adiacente. Dove vedete la freccia nera, è senso unico di marcia, è quello esistente. Dove c'è la freccia rossa, si è modificato lo schema di circolazione. Oltre a questo cambio delle prime due strade, c'è poi, per il discorso dei ritorni, una sistemazione della parte di Via del Mare che è stata riportata in ingresso. Ovviamente queste modifiche comportano dei piccoli accorgimenti nelle intersezioni a monte o a valle. La seconda invece, le modifiche apportate allo schema di circolazione Marina di Palo, dove l'intervento grosso è una razionalizzazione dell'entrata in alto, quella con la freccia blu da questo lato, lì occorrerà intervenire a livello di liberare la sede stradale da eventuali veicoli in sosta o altri impedimenti. Anche in questo caso, quelle modificate sono quelle con il colore rosso. Qui importante è anche la rotatoria dall'altra parte, quella dove c'è la scultura al centro. Lì è una grossa criticità sia in termini di sicurezza, perché la visibilità è ridotta, ma anche in termini di funzionalità. Essendo molto stretta, abbiamo notato che i veicoli lunghi, anche i bus, hanno proprio difficoltà a fare l'inserimento in curva. Quello che noi suggeriamo è di togliere quel cordolo rialzato e di riposizionare il monumento. E di inserire, per la geometria stretta della rotatoria, di fare una rotatoria sormontabile, perlomeno per il primo mezzo metro. Così quando i veicoli un po' più lunghi fanno la manovra, hanno più spazio per fare la curva. Altrimenti così c'è un problema di deflusso libero, di sicurezza perché non c'è visibilità. Io devo avere visibilità prima che invado l'intersezione. Andiamo alla successiva. Qui ci sono alcune modifiche del senso di marcia per delle strade strette che creano confusione. Così è un po' più razionale. Anche in questo caso il colore rosso significa dove si interviene con il cambiamento. C'è poi il discorso Via Taranto – Via Cagliari in corrispondenza della stazione. Qui la grossa criticità è questo ingrandimento, con i veicoli che svoltano a destra, e da quest'altra parte che svoltano a sinistra. Lì occorrerà sacrificare quei posti auto che stanno sulla svolta a destra. Lì noi diciamo che va liberato l'angolo dalla sosta, e va fatta una sosta di accompagnamento, con magari una barriera fisica, in modo che solo quando i veicoli sono paralleli, poi possono fare lo scambio. Altrimenti è una criticità, ci può essere lo scontro tra veicoli che fanno le manovre. Una volta portati paralleli c'è meno pericolo. Importante, c'è Via Gaeta, che adesso è a senso unico in giù, dove si crea una fila pazzesca, ed arriva fino a Via Cagliari, proprio perché c'è un ritorno che limita fortemente il passaggio da Via Gaeta, la svolta a sinistra. Si crea una coda abbastanza lunga. L'idea è spostare il ritorno indietro un po' più a valle, in modo che c'è più spazio per l'eventuale coda che si crea. Così facendo, riteniamo si migliori il deflusso di tutta l'area. Il successivo, questa è una soluzione che diamo per quando il sabato e la domenica avete una grossa visita di pendolari da fine settimana che vengono al mare. Qui vorremmo utilizzare meglio il cavallo ferroviario IX Settembre. Questo serve ad utilizzare meglio strade che hanno una buona capacità, sono strade nuove e sono più larghe e non sono utilizzate. Passare per quelle strade

significa andare più veloci anche se sono più lunghi i percorsi. E soprattutto vorremmo decongestionare la parte centrale dove ci sono i residenti di Ladispoli che hanno criticità perché hanno tutte queste persone che passano. Queste sono le persone che escono dalla parte nord, vengono dall'Aurelia o dall'autostrada e vogliono andare sul lungomare. In rosso vedete il percorso che vorremmo indirizzare con una apposita segnaletica e costringono a fare il percorso in andata, e al ritorno l'altro percorso. C'è in quest'aggiustamento qualche intervento da fare nelle intersezioni. C'è poi un altro intervento che è minimale. Sensi unici soprattutto per mettere in sicurezza alcuni angoli dove non c'è visibilità, soprattutto quella strada rossa. Abbiamo messo a senso unico scendendo direttamente anche per la complessità, per la geometria dell'intersezione rappresenta una grossa criticità. Con un semplice giro dell'isolato, riusciamo a migliorare la fluidità dell'intersezione e la sicurezza. C'è ancora un altro intervento di messa in sicurezza. Questa è la piazza. Non è una rotatoria. Così come sono state sistemate adesso, ci sono delle linee di stop addirittura lungo l'anello. Quello che suggeriamo è di ricondurre il tutto allo schema di circolazione della rotatoria, arretrando tutte le linee di arresto, al termine di ogni braccio di accesso, lasciando l'anello centrale per la confluenza di tutte le manovre. Anche questo è un fattore di sicurezza perché si creano alcune incongruenze. Qui siamo molto vicini all'Aurelia e all'autostrada. Ci sono due - tre intersezioni. Lì le rotatorie hanno fatto molto, però c'è ancora qualche piccolo passaggio che non è sicuro. Per esempio, quello stato attuale al centro dove sono possibili tutte le manovre, è abbastanza pericoloso. Sperando che nel lungo termine si riesca a fare una rotatoria, per adesso suggeriamo di mettere a senso unico in entrata, riuscendo poi dall'altra parte in modo che lì leviamo una manovra che ha due punti di intersecazione pericolosi. C'è un intervento che a me preme particolarmente. La messa in sicurezza di questi quattro attraversamenti pedonali. Via Caltagirone, ci sono le poste, la scuola. Lì c'è una situazione abbastanza critica per i pedoni in particolari momenti della giornata. Suggeriamo un'attenzione particolare alla messa in sicurezza di questi attraversamenti adottando gli occhi di gatto o tecnologia più avanzata. Qualche semaforo pedonale. La soluzione dell'attraversamento rialzato, segnaletica più costosa che però dura molto nel tempo ed è visibile anche di notte. Ni abbiamo predisposto proprio una pubblicazione delle linee guida per gli attraversamenti pedonali, vi suggeriamo di attingere a quelle soluzioni che indichiamo in quel volume. C'è poi l'ultimo argomento che è la sosta che abbiamo limitato come intervento soltanto al lungomare, al periodo estivo, al fine settimana, dove vi suggeriamo una tariffa oraria un po' più alta di quella attuale. In tutti questi interventi sulla sosta, c'è un occhio di riguardo ai residenti cui con venti euro all'anno, hanno un permesso che consente di parcheggiare nella zona della loro residenza. Si tratta di tariffa giornaliera. Ultimo intervento è cercare di utilizzare meglio il parcheggio più lontano dalla stazione ferroviaria che a nostro avviso non viene utilizzato, rimane una parte non utilizzata per la distanza. Qui suggeriamo un piccolo accorciamento con un passaggio pedonale in mezzo. Poi troverete nell'intervento più lungo, un discorso più difficile legato ad un sottopasso nella strada che sale che accorcerebbe di parecchio le cose. Adesso direi, se c'è qualche domanda. Ci avete chiesto di fare una verifica delle linee di trasporto pubblico.

Consigliere Agaro: Grazie della sua relazione precisa e molto comprensibile. Ho qualche domanda. Riguardo alla modifica dello schema di circolazione Via Taranto – Via Cagliari, dove è stato modificato il senso di marcia di Via Gaeta e Via Anzio. Io ho sempre notato che mettendosi sulla Via Milazzo, c'è poca visibilità per i veicoli che vengono dalla Via Flavia, dalla destra, immettendosi sulla sinistra. Spostando il senso di marcia, facendo sì che l'immissione avvenga in Via Anzio, ci si avvicina ancora di più alla curva dove le autovetture svoltano in maniera repentina

ed anche abbastanza velocemente. Quindi in quel punto, paradossalmente, la fuoriuscita dell'autovettura è maggiore rispetto a come è attualmente. Quindi o si rende la zona più visibile, mettendo appositi strumenti oppure è meglio lasciarla come prima. Essendoci la curva, diventa veramente poco visibile, paradossalmente più pericoloso della situazione attuale. Perché lei avrà fatto un giro per Ladispoli, si sarà reso conto della situazione. Grazie.

Rappresentante Aci Consult: Andremo a verificare. A noi sembra che (incomprensibile) dopo la curva. Andremo a fare una verifica. Al limite, se vediamo che c'è una criticità, non è che ci possiamo inventare nei centri storici grosse cose. Rimane questa criticità. Aggiunta dal fatto che c'è una commistione tra due o tre entità che si muovono, dal pedone fino al tir che deve fare le commesse, che difficilmente convivono in modo sicuro.

Consigliere Penge: Sul terzo punto, quello di Via Settevene Palo, io lì ho fatto anche diverse interrogazioni sulla questione di sicurezza dei pedoni perché se lei ha notato, lì c'è un Mc Donald, un cimitero, una serie di attraversamenti per gli studenti, autobus che sostano. Lì bisogna porre attenzione sul lato destro. Io avevo proposto di mettere dei dissuasori alti o comunque di fare un percorso pedonale, perché è molto pericoloso. Poi dipende dall'amministrazione.

Rappresentante Aci Consult: Avevamo rimandato il tutto ad un eventuale rotatoria. Con questa ci sarebbero tutti gli accorgimenti. Se è una cosa urgente, potete anticipare. Noi abbiamo la disponibilità, quando ci sarà questo intervento del privato, vorremmo vedere questo discorso dei pedoni. Che non ci sia l'incrocio ad angolo acuto e sia fatto in un certo modo.

Consigliere Ascitutto: Grazie. la mia domanda riguarda i punti critici in orari ben precisi, soprattutto intorno alle scuole, quando i genitori accompagnano i figli, parcheggiano sulle carreggiate. Per esempio vicino a Via Cagliari e il ponte del E Leclerc. L'altro punto critico, sempre in Via Cagliari in fondo, vicino al liceo scientifico. C'è proprio un momento critico la mattina. Mi sembra che non sia stato evidenziato.

Rappresentante Aci Consult: Negli interventi che ho elencato adesso non c'è. Però ci abbiamo ragionato. La soluzione che diamo è di aprire ingressi non sulla viabilità primaria. Lì è un problema di educazione. Occorrerebbe intervenire con azioni diversificate, tipo i pedibus per capirci. No una navetta, anche persone che accompagnano magari da dei punti dove è più comodo lasciare i ragazzi, e poi lì c'è una persona che li prende in carico, un bus a piedi, che accompagna i ragazzi. Però nell'immediato, secondo noi, quello che suggerivamo è andare sulle uscite dietro. Spostare, perlomeno nell'immediato, questo afflusso che c'è. Questo problema è ovunque. La cosa migliore è quello che le dicevo prima. Fermarsi in un posto comodo, dove c'è un'area di sosta, e da lì i bambini vengono persi in carico. Noi nel lungo termine abbiamo rimandato questo discorso. nel breve termine siamo andati ad individuare un'entrata più comoda rispetto alla via principale.

Consigliere Grando: Lei nell'elenco degli interventi a breve termine ha illustrato la messa in sicurezza degli attraversamenti in Via Caltagirone. Volevo sapere ci sono altri tipi di intervento come questi che avete previsto. Secondo me, altre zone, Via Firenze, Via Palo Laziale, ci sono altri attraversamenti altrettanto difficili. Per esempio in Via Firenze c'è un grande parco con due attraversamenti alle estremità, dove capita che ci siano degli incidenti. Stesso discorso per Via Palo Laziale, soprattutto la notte qui c'è meno traffico quindi la velocità delle vetture è più alta e la visibilità degli attraversamenti non è eccellente. Grazie.

Rappresentante Aci Consult: Non stanno nel breve termine però c'è una attenzione particolare ai passaggi pedonali, tra cui quelli che ha detto lei. Stesso discorso nelle zone 30. Abbiamo indicato delle soluzioni da adottare per quei passaggi pedonali che sono critici, dove c'è un flusso pedonale elevato che va ad incrociarsi con un flusso veicolare elevato o veloce. Queste soluzioni che spazialmente vengono previste in quell'area, però il tipo di soluzione noi vorremmo che fosse adottato in tutti gli attraversamenti pedonali analoghi. Nel lungo termine c'è il discorso delle zone 30 Km/h, dove è posta un'attenzione particolare alle utenze a piedi che hanno addirittura la precedenza sul veicolo. Lì il veicolo si deve fermare quando vede una bicicletta o un pedone. Inoltre c'è il discorso della segnaletica. Passerei adesso la parola alla mia collega.

Rappresentante Aci Consult: Buonasera a tutti. Io parlerò degli interventi di medio e medio - lungo termine. Come anticipato dall'Ingegnere Pagliari, sono gli interventi che verranno fatti in tempi più lunghi. Medio un anno, un anno e mezzo, e poi lungo termine a seconda delle disponibilità economiche. Negli interventi di medio - lungo termine sono presenti degli interventi di tipo strutturale; per questo motivo è necessaria una diversa disposizione, risorse economiche maggiori. Sono previste la riqualificazione per il miglioramento della fluidità del traffico. Anche qui sono previsti degli interventi per la bonifica della regolamentazione della sosta, che un po' si rifanno a quelli di breve termine con delle integrazioni. Poi, come già anticipato la realizzazione delle Zone 30, localizzate per esempio nella zona Cerreto, accompagnate da un progetto pilota che vi farò vedere. Poi abbiamo la messa in sicurezza di diverse rotatorie. Infine, il percorso pedonale, verso il parcheggio di Via Cagliari dalla stazione ferroviaria, con un intervento strutturale che permetterà di ridurre i tempi del percorso pedonale e di mettere in sicurezza. Il primo intervento che vedete, è la riqualificazione nella Via Suor Maria Teresa Spinelli. Qui l'idea è quella di riconsiderare il senso di marcia, di eliminare quello che apparentemente è un senso all'inglese e riqualificare dal punto di vista della sosta, quindi risistemare dal punto di vista urbano, in modo da creare la strada più ordinata, più immediata e più fluida. Permettere anche il passaggio dell'autobus in maniera più agibile. Poi, viene eliminato, perché adesso è un doppio senso, ma è come se fosse all'inglese, noi vorremmo ripristinare il doppio senso normale perché adesso è separato da un'isola; manteniamo comunque una separazione, però dobbiamo ripristinare un senso standard. Questo sarà accompagnato anche da l'inserimento del doppio senso in Via Taranto per portare alla stazione ferroviaria. Riusciamo comunque a mantenere il parcheggio laterale. L'obiettivo è quello di riorganizzare la sosta. Ci si riesce perché quello che adesso è un isolotto in mezzo, noi manteniamo una separazione ma non ha le stesse dimensioni. Questo richiede degli interventi diversi, lì abbiamo l'illuminazione pubblica. È il motivo per cui viene inserito nel lungo termine. I marciapiedi dovranno essere modificati mantenendo una minima distanza che è essenziale. Qui, come vi dicevo, riprendiamo il discorso della sosta, ampliando quelle che sono le decisioni del breve termine, ampliando dal punti di vista delle aree. La parte in celeste, è la parte vicina alla stazione ferroviaria, qui viene inserita la sosta a pagamento. Questo perché l'area è molto ben definita, abbiamo fatto un'analisi ben definita di quelli che sono i pendolari che vanno a sostare in quell'area. Abbiamo visto che le strade maggiormente colpite da questo fenomeno sono proprio quelle in celeste. Abbiamo pensato di mettere lì una sosta a pagamento..omissis..gli altri utenti a sostare nelle zone limitrofe alla stazione ferroviaria creando un po' di disagio ai residenti che ovviamente non avranno la tariffa a pagamento che avrà il pendolare che comunque usufruirà di tariffe speciali. I parcheggi di Via Cagliari e quello di Via Pienza vengono messi a pagamento con tariffe molto basse. Per esempio un euro al giorno, venti euro tutto il mese. In termini di gestione è più facile. Un'aggiunta.

Chi possiede l'abbonamento ferroviario, comunque ha un abbonamento agevolato annuale, questa è una ipotesi.

Rappresentante Aci Consult: Vi ripeto, se vi va, confrontatevi anche con altre realtà come la vostra. Viene adottato questo discorso. sulle strade normali viene messa la sosta a pagamento. Se arriva il pendolare del paese vicino, deve pagare la tariffa oraria. Il residente è salvaguardato con il discorso che dicevamo prima. Venti euro l'anno che è il costo della pratica per rilasciare il contrassegno. Invece il pedonale ha una spesa mensile non superiore a venti euro al mese.

Rappresentante Aci Consult: Nel medio termine si ipotizza di ampliare l'area e aggiungere quella della stazione. Diventa tutto completamente a pagamento quella zona. Non sono tutte le vie complete. Quel tratto e l'altro sono una parte della via. Abbiamo proprio verificato che sono quelle le vie maggiormente utilizzate. Si può fare un apposito regolamento che preveda che, in situazioni particolari la sosta, si delimita l'area in cui la sosta deve essere a pagamento. Deve essere fatto un provvedimento preventivo. È previsto.

Rappresentante Aci Consult: è previsto che può essere fatto tutto a pagamento in delle zone dove vengono riscontrate particolari problematiche di traffico, oppure si tratta di una zona a traffico limitato, oppure zone del centro storico, è previsto dall'articolo 6, comma 9, vado a memoria. Non è obbligatorio, però può essere fatto. Sono scelte politiche. Noi diamo una soluzione. Qui un'altra cosa che diciamo. La sosta a pagamento paventa l'euro l'ora e le frazioni dell'ora. Però ci sono dei dispositivi che consentono di pagare la sosta al minuto. Se io sto dieci minuti, non pago un euro. Pago un sesto di un euro. Nel piano noi vi suggeriamo di adottare questo provvedimento, proprio perché la sosta a pagamento viene fatta per incentivare la rotazione, per far sì che quando si arriva in una zona trova subito il 5-10% dei posti liberi e parcheggia. E non c'è il traffico parassita che incrementa i problemi del 30-40% e che crea le code dei tempi. Comunque sappiamo benissimo che la sosta a pagamento è una scelta politica. Noi vi diciamo, è uno strumento abbastanza potente che vi consente di risolvere parecchi problemi salvaguardando i residenti, io insisto su questo aspetto. Venti euro all'anno, il costo che voi comune avete per rilasciare l'abbonamento e posso parcheggiare gratuitamente. E le altre persone che vengono una volta, se sanno che arrivando hanno problemi di sosta, accettano di pagare. Noi vi diamo la soluzione tecnica. So bene che è una scelta politica. Se vi devo consigliare, io vi dico la mia da tecnico. Dove il provvedimento viene adottato bene, con gli accorgimenti giusti funziona. Le amministrazioni che ci hanno seguito, hanno trovato dei grossi benefici. Addirittura noi all'inizio abbiamo frenato, e ce l'hanno fatto fare dappertutto perché il sistema funziona. Vanno trovate le giuste misure per non scontentare nessuno, vanno date soluzioni per tutti, dal residente, al pendolare a chi usa la sosta breve. Dovete discuterne tra voi. Io vi posso dire che a Roma, quando ci ha seguito, le cose funzionavano. Quando ha deciso di rilasciare 50.000 abbonamenti su 10.000 posti auto, è saltato il banco. Queste sono scelte politiche. Dovete approvare la tariffa, un minimo e un massimo, dovete approvare le zone. Poi c'è la determina che regola le ore. Ci sono diversi passaggi.

Consigliere Grandò: Facevo il ragionamento sul parcheggio della Provincia che al momento non è utilizzato nella sua totalità dei posti perché si concentrano nella zona retrostante la stazione. Per questo dicevo, mettendo a pagamento seppur con una cifra piccola, lasciando libero quel parcheggio lì si incentiva ad usarlo e non si ingolfa la zona dietro la stazione. Se invece mettiamo a pagamento

anche l'altra zona, la gente continuerà a cercare il posto più vicino. Però è una considerazione. Ci saranno sicuramente degli studi che avete fatto che giustifica questo ragionamento.

Presidente Loddo: Consigliere Penge e tutti gli altri, non è un dibattito tecnico politico. Approfondiamo con i consulenti la parte tecnica. Poi sulla questione politica si ragiona in un secondo momento. Loro stanno illustrando la proposta tecnica. Proseguiamo con il progetto.

Rappresentante Aci Consult: Adesso, illustriamo tre interventi sulle rotatorie, messa in sicurezza sulle rotatorie. Diciamo che non è casuale la scelta delle rotatorie perché qui abbiamo riscontrato una numerosità di incidenti abbastanza elevata, e comunque in alcune di esse si capisce anche a livello progettuale, che sarebbe meglio fare degli interventi dal punto di vista strutturale, in particolare questa è la rotatoria di Settevene Palo, incrocio con Viale Europa. L'idea è quella di creare un unico anello, un'unica corona circolare, in modo da far accedere tutti i rami verso un'unica corona circolare. Questo per evitare tutti i punti di conflitto che si creano, li vedete dalla figura dello stato attuale che sono innumerevoli. Anche le traiettorie risultano abbastanza disordinate. Quindi la nostra idea è quella di fare la rotatorie con un'unica corona. Questo comporta interventi strutturali, le isole, l'ampliamento dell'area centrale eccetera. Quella dopo, sempre la messa in sicurezza della rotatoria, qua in realtà quello che noi abbiamo attualmente non è una circolazione a rotatoria effettiva. Abbiamo uno stop in mezzo alla corona circolare. Creare un effettivo funzionamento a rotatoria, far avanzare tutti i bracci verso il centro e creare la svolta dal ponte a destra su Via (incomprensibile) autonoma, con uno stop perché è un incrocio abbastanza pericoloso. Anche questo riteniamo che possa fluidificare e garantire una sicurezza maggiore. La rotatoria di Monteroni, qui ugualmente ci sono stati comunicati degli incidenti. Sono due le difficoltà. Una è su un ramo che essendo quasi un rettilineo viene fatto a velocità molto elevata, e vogliamo semplicemente creare una curvatura in modo da rallentare il flusso. Una delle funzionalità della rotatoria è proprio questa. Mentre un altro piccolo intervento è dove passa l'autobus, che si trova quando fa la curva, si trova quasi in contromano. Quindi allargare per permettere all'autobus di entrare correttamente nella propria corsia. Andiamo avanti. Questo è quello che accennavamo prima. L'idea di creare un intero quartiere, il Cerreto, a zona 30. Zona 30 significa che la priorità in queste strade non è più l'autoveicolo ma gli utenti deboli, pedoni e ciclisti. Questo avviene non solo attraverso la classica segnaletica verticale con il limite di velocità, ma con un impatto visivo che permetta di identificare a chi entra nel quartiere, e far capire che quella zona è dedicata al pedone ed al ciclista prevalentemente. Questo avviene attraverso sistemi di dissuasione della velocità, attraverso delle porte di accesso che fanno capire che si sta entrando in un quartiere dove c'è un riassetto completamente diverso.

Rappresentante Aci Consult: Anche la corsia di marcia viene fortemente limitata per dare proprio quella sensazione di strada più stretta con questi accorgimenti di andamenti longitudinali ed anche dei dossi verticali che devono dare la sensazione di dover rallentare. L'idea è anche quella di creare delle aree dove magari è ipotizzabile che ci siano più pedoni, perché magari c'è un angolo verde o un punto di ritrovo del quartiere, sollevare proprio tutta la carreggiata a livello del marciapiede, in modo che il veicolo che arriva capisce che sta invadendo una sezione non sua. Ovviamente nella sistemazione di tutta l'area, sono previste alcune strade per l'accesso e l'uscita. Anche qui c'è una classificazione. Ci sono delle strade propriamente zone 30 e delle strade per arrivare e distribuire il traffico in tutta la zona.

Rappresentante Aci Consult: Come accennavo inizialmente, per la Zona 30, prima di crearla, un'idea che avevamo proposto era di creare un piccolo progetto pilota, abbiamo pensato nel quartiere Miami, precisamente a Via Louisiana, dove c'è un asilo nido. E creare lì quello che vi è stato spiegato, creare in quel piccolo tratto un progetto pilota. Cercando delle società che possano finanziare, quindi fare da sponsor. Società che forniscono gli arredi urbani. L'idea è semplice. Le società che forniscono segnaletica stradale ovviamente, di dare l'opportunità a loro, l'idea è adotta questo tipo di strada 30, fammi vedere che c'è nel tuo catalogo di prodotti che possono tornare utili, in modo che se poi piace, hai l'opportunità di proporli in altre zone. Questa voleva essere l'idea. Poi dovete essere voi d'accordo. Noi vi possiamo aiutare a trovare questo tipo di sponsor perché lo abbiamo fatto in diverse città. La localizzazione è indicativa. Scegliete dove vi pare, per noi è indifferente. A noi quello che interessa è la filosofia della zona. C'è l'ultimo intervento che riprende la questione del percorso pedonale dalla stazione ferroviaria al parcheggio di Via Cagliari. Abbiamo riscontrato che questo percorso, non solo non è brevissimo ma è insicuro per via dell'attraversamento. Nell'intervento a breve termine abbiamo inserito la creazione di un vialetto, di un attraversamento anticipato, e questo già serve per la messa in sicurezza. Nel lungo termine potrebbe essere previsto un sottopasso pedonale che accorcia la distanza e ovviamente rende totalmente sicuro il camminamento. Chiaramente il sottopasso pedonale ha dei costi elevati da affrontare.

Rappresentante Aci Consult: Qualora quel parcheggio cominciasse a funzionare, e ci fosse una richiesta superiore alla capacità essendo una superficie piana, si potrebbe pensare anche ad una sopraelevazione con quelle strutture provvisorie che costano relativamente poco e che potrebbero essere finanziate con il discorso dei parcheggi di poco fa.

Presidente Loddo: Grazie ingegnere, grazie dottoressa. Ora iniziamo la discussione. Prego consigliere Penge.

Consigliere Penge: Ringraziamo i tecnici che sono stati molto esaustivi sulla spiegazione di questi piani che hanno elaborato. Diciamo che in linea generale, per quanto mi riguarda, io condivido molte delle cose che sono state presentate, tra cui la proposta su Via Taranto, Via Suor Maria Teresa Spinelli che semplifica la zona del traffico soprattutto il pomeriggio e la mattina quando arrivano i treni. Lì si creano degli ingolfamenti e quindi è necessario proprio cambiare i sensi di marcia come previsto. Ringraziamo anche il comandante Blasi che ha dato il suo contributo fattivo a questa relazione che è stata fatta. L'unico appunto è su Via Vilnius sulla sicurezza dei pedoni. Ci auguriamo che questa amministrazione provveda al più presto, però lì è necessario affrettare la questione proprio perché la sicurezza è questione di tutti i giorni e riguarda i pedoni. Dopodiché apprezziamo anche la questione del sottopasso, del cavallo ferrovia e la rivendichiamo, è stata una nostra proposta del 1997 approvata all'unanimità. Noi l'avevamo prevista molto attaccata alla ferrovia e forse era la soluzione migliore. Oggi c'è stata una variazione, comunque ben venga una soluzione che facilita l'attraversamento dei pedoni dal parcheggio alla stazione. Sono stati molto utili anche gli interventi sulle diverse zone, tra cui quella della Cantinaccia ed anche la rotatoria di Via Flavia, Via Ancona, Via Odescalchi. Ecco, l'unico tasto dolente che noi stasera poniamo è quello della sosta a pagamento perché purtroppo è vero che è necessario mettere altri parcheggi a pagamento ma non concentrati lì. Metterli tutti nella zona centrale e non fare uno studio apposito, questo non è uno studio che va bene per quel tipo di parcheggi, non lasciare il famoso 50% di

parcheggi liberi previsto dalla legge perché così diventano tutti blu, questa è una situazione che non va bene. Soprattutto per il fatto che in un momento di crisi, non è giusto che il cittadino residente vada a pagare. Non è per venti euro, però ci sono molte famiglie che hanno avuto l'aggravio del trasporto scolastico, ed avere una ulteriore spesa sui parcheggi a pagamento, è una cosa che non ci piace e non ci è mai piaciuta. Allora o si fa un piano ben preciso con un regolamento apposito nelle commissioni o non va bene questo tipo di sosta a pagamento, perché si ingolfa tutta la zona centrale anche nelle traverse, e non vedo perché sia giusto che debbano pagare sia l'abbonamento o la tariffa giornaliera. Questa è una cosa che non piace a noi, non piace ai cittadini che con noi si lamentano sempre. Poi se lei Sindaco ha raccolto opinioni diverse, a noi ci dispiace ma non è una cosa che può andar bene. La questione è la seguente. Se in questo studio di stasera viene stralciato il paragrafo che riguarda i parcheggi bene. Altrimenti noi ci siamo già confrontati, con i consiglieri Ascitutto, Grandò e Agaro, usciamo dall'aula e voi ve lo votate. Noi vorremmo votare a favore, ma se stralciate il punto riguardante i parcheggi a pagamento che sinceramente non ci piace come è stato congegnato. Grazie ho terminato.

Presidente Loddo: Grazie consigliere Penge. Ha chiesto la parola il Sindaco.

Sindaco Paliotta: è stato un ottimo lavoro. Io voglio aggiungere il contributo che ha dato l'assessore, poi consigliere Latini, perché è stato molto importante. Mi sembra che ci siano molti spunti importanti. Si capisce che chi ha fatto queste cose, è un professionista del settore. Sono stati a Ladispoli a lungo, hanno capito i flussi, hanno cercato di capire i diversi orari. Una città che ha tantissimi pendolari ha delle diverse criticità. Noi abbiamo anche molto turismo, sicuramente non siamo un paese facile da questo punto di vista. Io propongo di non votarlo adesso. Alcune modifiche che anche noi vorremmo proporvi, a questo punto non possiamo farle immediatamente. Però, rispetto a quello che si sta dicendo, a me sembra di tornare indietro di vent'anni. La discussione sui parcheggi a pagamento. Io vi ricordo che a Viale Italia sembrava che stesse cascando il mondo, adesso nessuno li toglierebbe più. Viale Italia non può essere il posteggio di nessuno. Questo discorso ora si è capito. Sulle traverse, anche questo è un discorso vecchio. Noi abbiamo già deliberato che la destra fosse blu con i venti euro l'anno. Poi ci siamo fermati. La delibera parla di Via Trieste fino a Via Venezia. La verità è questa. Noi abbiamo deliberato su questo. Nella delibera c'è da Via Trieste a Via Venezia con venti euro per i residenti. Poi abbiamo attuato questa delibera solo in parte. Io le posso assicurare che gli interessati si sono lamentati perché non abbiamo ampliato i parcheggi. Qual è il vantaggio. Io sottocasa trovo meno macchine perché chi viene da fuori, cerca di andare un po' più lontano. Avevamo scelto apposta queste due vie. Più a sud e più a nord, ci sono altri posti auto che non stanno a un kilometro dal centro, stanno a 300 metri. Dove sono state attuate queste cose, anche chi viene da fuori lo capisce. Sono ragionamenti simili alle rotatorie. Dopo un po' si è capito che avevano ragione quelli che volevano limitare la velocità. Comunque, chiarisco ulteriormente che nel momento in cui si approva, e propongo di approvarlo la prossima volta, non significa che noi abbiamo domani mattina attuato il piano. Qui sono stati elencati una serie di interventi, alcuni molto facili, altri più complicati e impegnativi. Uno degli interventi fondamentali è la rotatoria su Via Settevene Palo che ha risolto tante cose, ma ci sono due – tre passaggi che sono pericolosi. Imboccare venendo da Roma su Viale Europa, c'è un possibile conflitto. Ci sono cose che non si riescono a fare nell'immediato. Così il sottopasso. Io voglio ricordare al consigliere Penge che il progetto lo abbiamo approvato e mandato in Regione. Il progetto esiste. Qui ci sono due concezioni. A noi viene più spontaneo dire facciamolo in fondo

verso la ferrovia. I tecnici propongono di farlo verso la metà perché è più facile. Comunque, sicuramente è un'opera che sta nei progetti dei prossimi anni. Noi vorremmo ragionare ancora di più su alcuni interventi. Sottolineo che approvare questo piano non significa che, sia per problemi finanziari che di gradualità, il giorno dopo si applichi tutto quello che è scritto. Evitiamo di dire che il piano mette i parcheggi a pagamento su tutta la città, perché non è così. potrei dire che esiste già la delibera ma non l'abbiamo mai attuata. Voglio segnalare che la rotatoria a Piazza Civitavecchia è una delle cose che dobbiamo fare presto. Lì pure c'è un punto di confusione. L'altra rotatoria su Via Settevene Palo per l'ingresso a quella che sarà l'area del teatro, è a carico di chi ha comprato il lotto quindi non tarderà molto ad arrivare. Per quanto riguarda l'area sperimentale ci siamo proposti di fare Via Florida al Miami. È una via dove c'è molto traffico, c'è una scuola e ci sono momenti di grande afflusso.

Presidente Loddo: Prego consigliere Agaro.

Consigliere Agaro: Grazie e buonasera a tutti. Ringrazio anche io i tecnici. Ritornando alla questione che ci sta scaldando, sulla questione dei parcheggi a pagamento, dal grafico si è visto chiaramente che tutto il centro della città, da Lungomare Regina Elena fino alla stazione, sarà tutta con parcheggi a pagamento. Tutta un'intera zona a pagamento. Quindi i pochi parcheggi che c'erano gratuiti, non ci saranno più. Il problema non è dire, il cittadino paga venti euro l'anno, perché è una somma molto bassa, poi bisogna vedere chi è d'accordo. Però c'è un problema a monte. Il Codice della Strada prevede che, nelle aree destinate a parcheggio blu, devono essere riservati nella stessa area o in aree immediatamente vicine, parcheggi gratuiti. Sono previste delle eccezioni, però queste eccezioni riguardano le aree pedonali, le zone a traffico limitato e le altre zone di particolare importanza urbanistica individuate dalla giunta. Io in questa area che dovrà essere tutta destinata a parcheggio blu, non vedo il caso di specie. Quindi diventa un problema di ricorsi. Tutte le multe che saranno fatte in quella zona, saranno tutte opponibili e diventerà un problema per le casse del comune. Io suggerirei di ampliare semmai determinate zone. Per esempio su Viale Italia ci sono quelle aiuole che in origine erano tali, poi sono diventate il ricettacolo di spazzatura. Eliminare quelle aiuole e allargare lo spazio, e fare dei parcheggi a spina. In questo modo si aumentano il numero delle auto possibili da parcheggiare sul Viale. Magari eliminando anche quei monumenti pubblicitari che sono stati fatti, i varchi. Si creano altri posti auto. Con questi accorgimenti si aumenta la possibilità di parcheggiare ed è anche più semplice. Parcheggiando a spina ci si immette e non si blocca il traffico. E poi questo periodo riflettere sulla questione di violazione del codice della strada. L'altra questione che suggeriva il tecnico è quella di eliminare il monumento che costituisce pericolo per la sicurezza. Su questo volevo sapere se l'eliminazione del monumento avverrà. E se avverrà nel breve periodo. Grazie.

Presidente Loddo: Grazie a lei consigliere Agaro. Il Sindaco.

Sindaco Paliotta: Grazie. Per la verità era l'ultima cosa che dovevo dire e mi è sfuggita. La valutazione loro coincide con un progetto che avevamo in corso e si collega con quello del Campo Sportivo. Avevamo già deciso, e questo avverrà senza oneri per il Comune perché lo farà la ditta, quella stele verrà spostata nel parcheggio del Campo Sportivo nuovo e al posto di questa struttura ne stiamo studiando un'altra più semplice che sia importante ma molto più piccolo di questo. Questa cosa coincide con le nostre valutazioni, e penso che in un paio di mesi arriveremo a mettere in pratica la decisione.

Presidente Loddo: Grazie Sindaco. Prego consigliere Ascitutto.

Consigliere Ascitutto: Grazie presidente. Intanto mi complimento con i tecnici per la loro esposizione del piano. Ho potuto osservare che i punti sui quali hanno lavorato sono stati la sicurezza e la sostenibilità. I due obiettivi importanti. Però quello che mi è venuto a mancare, dato che si parlava tanto di sostenibilità, non ho visto delle piste ciclabili, forse non sono state esposte. Ci sono? Sì. Sarebbe stata una cosa positiva riuscire a convocare una commissione urbanistica con i tecnici. Oggi si è iniziato a capire il piano. Sarebbe stato utile per noi consiglieri ed anche per i tecnici sentire i nostri suggerimenti. A prescindere da questo, l'altro aspetto che critico nel piano e che avrebbe dovuto essere risolto, perché l'obiettivo era quello di determinare interventi immediati ed intervenire in maniera sicura e sostenibile su quanto di critico attualmente nei nodi urbani del traffico. Quello che non è stato risolto è stato il problema delle scuole in orari specifici. Un altro aspetto che ho trovato debole, è proprio l'aspetto di non messa in sicurezza dei percorsi degli alunni in merito a tutte le scuole di Ladispoli. Credo che maggiore attenzione vada all'alberghiero dove si forma una coda di parcheggi attraversando il ponte. Non è solo una questione di educazione. Non c'è una zona per la sosta. Infatti mi aspettavo un parcheggio qui nel piano. Sarebbe da suggerire ai tecnici perché lì è molto pericoloso. Ci sono anche le scuole medie ed elementari in quel punto. Questo tipo di problema riguarda tutti i poli scolastici della città. È debole sulla percentuale di parcheggi a pagamento e non come previsto dal Codice della Strada. La nostra è una città che sta crescendo ma non può essere considerata come una metropoli. Ho trovato questi punti deboli che ritengo debbano essere risolti per la sicurezza delle famiglie. Grazie.

Presidente Loddo: Grazie consigliere Ascitutto. Prego consigliere Grandò.

Consigliere Grandò: Grazie presidente. Intanto se ho capito bene, questa sera non voteremo la delibera. Ringrazio l'amministrazione per questa decisione perché abbiamo delle richieste da fare, non limitatamente all'ampliamento delle zone a pagamento, ma anche su altri aspetti. Per esempio prima mi sono soffermato sugli interventi a breve termine, in particolare sulla messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali. Nel piano vengono indicati quelli di Via Caltagirone e Via Silone. Però io mi sono permesso di fare presente che ce ne sono di altrettanti pericolosi che secondo me andrebbero inseriti in questa sezione. E questi interventi dovrebbero avere la precedenza sugli altri, poi non entro nel merito delle decisioni che sono state prese, perché i tecnici sono sicuramente più competenti di me, quindi se ritengono di spostare un senso di marcia, intervenire su una rotatoria è perché avranno valutato che le condizioni di sicurezza non sono idonee. Per quanto riguarda le strisce blu, io invito chi non ha letto tutti gli allegati a farlo, perché non si parla solo dell'ampliamento della zona, ci sono anche degli interventi che vengono esplicitati meglio, per esempio togliere la sosta giornaliera su Viale Italia per fare in modo che in quella strada ci sia un ricircolo maggiore. Sono d'accordo su alcuni aspetti e su altri meno. Quindi cerchiamo di riunirci in una commissione apposita e trovare un punto di incontro. Magari riusciamo a non estendere fino a Via Flavia la zona a pagamento con degli accorgimenti e nello stesso tempo avere un ricircolo dei posti. Mi permetto di suggerire anche che in questo momento noi vogliamo incentivare l'utilizzo del parcheggio della Provincia. Essendo la zona più lontana e meno raggiungibile bisogna intervenire. se noi vogliamo incentivare l'utilizzo di quello dobbiamo ragionare. Comunque, rimandiamo la discussione ad una commissione apposita con spirito propositivo da parte di tutti. Grazie.

Presidente Loddo: Grazie consigliere Grandò. Prego consigliere Fagnoli.

Consigliere Fagnoli: Grazie Presidente. Il piano è stato esposto in maniera eccellente dai tecnici che ci hanno spiegato per sommi capi quali sono le modifiche che si andranno ad affrontare nella nostra città. Sotto il profilo della sicurezza già in precedenza l'assessore Latini aveva fatto dei piccoli accorgimenti che sono serviti a ridurre gli incidenti. Questo è un bel piano. Tutto sommato noto che ci potrebbero essere delle ottimizzazioni riguardo le strisce blu. Ho sentito poc'anzi il consigliere Grando che aveva qualche dubbio. Io laddove fosse possibile, vorrei convocare una commissione con i tecnici, cercando di ottimizzare anche questi aspetti. Però sotto il profilo della mobilità e quello della sicurezza, è un ottimo piano. Ricordo che rende eccellentemente questo tipo di piano generale del traffico urbano, ed è stato scelto anche come preventivo migliore. Credo sia costato circa € 45.000,00 lordi. Erano arrivati dei preventivi molto più alti. Quindi devo dire che la resa c'è. Io spero di vederlo in opera quanto prima. E laddove c'è qualcosa da discutere, noi siamo disponibili a convocare una commissione. Grazie.

Presidente Loddo: Grazie consigliere Fagnoli. Prego consigliere Fierli.

Consigliere Fierli: Grazie presidente e buonasera a tutti. Penso che sia la prima volta che si parla del piano generale del traffico urbano. È il secondo questo. È una cosa importante che si va aggiungere a uno dei momenti in cui la città può riprendere ordine. C'è un aumento demografico che deve essere diversamente regolamentato, soprattutto in termini di sicurezza e mobilità. Ringrazio per il progetto che risolve molte anomalie sorte dopo la crescita della città...omissis..il passaggio successivo è che se io pago, voglio avere un servizio. Questo non vuol dire che bisogna andare a finire a pagare per forza quel parcheggio. Quindi, come diceva il consigliere Fagnoli, quello che riguarda la possibilità anche di andare ad ascoltare di nuovo le proposte legate al progetto serve per fare chiarezza e trovare soluzioni. Poi sta all'indirizzo politico dell'amministrazione, insieme alla minoranza, approdare a delle soluzioni condivise. Però soddisfa la Città il progetto, le idee sulla sicurezza, le idee sulla sostenibilità, le idee sull'impatto ambientale. Mi sento orgoglioso di poter portare a termine qui un piano generale del traffico urbano che possa permettere uno sviluppo più omogeneo e fluido della città. Questo è quello che chiedono i cittadini. Grazie.

Presidente pro tempore Ruscito: Grazie consigliere Fierli. Voglio comunicare che la diretta radio di questo consiglio comunale purtroppo si è interrotta perché c'è stato un problema sulla linea. Comunque il consiglio comunale è registrato e sarà trasmesso in una seconda fase. Prego Sindaco.

Sindaco Paliotta: per quanto riguarda le scuole, questo piano non è la soluzione per esempio anche del parcheggio. Facciamo l'esempio proprio dell'alberghiero. Lì è stato progettato un impianto senza che la Provincia pensasse ai parcheggi. Lì abbiamo pensato all'area che scende verso la biblioteca come parcheggio. E dovrà essere così. anche in previsione dell'impianto sportivo coperto. Non potrebbe esistere senza parcheggio davanti. Tra l'altro, sempre parlando di quella zona, l'altro progetto riguarda la strada che passando davanti alla scuola elementare ed alla biblioteca, adesso si fa tutta la rotatoria, invece c'è un progetto che fa continuare la strada che sbucherebbe dietro il comune. Il piano non può risolvere tutto. Ce lo dicono anche le esperienze delle altre città. Dovremmo far capire ai genitori che non sempre il bambino deve essere portato a dieci metri dal cancello della scuola, ma può essere accompagnato anche a 100 metri; una soluzione potrebbe essere proprio il pedibus, un pullman a piedi. Io penso che per scuole come Via Lazio o

Via Rapallo che stanno proprio dentro alla città, questa potrebbe essere una buona soluzione anche culturale. Comunque, rinnovo la proposta di non votare stasera il piano.

OGGETTO: accettazione con beneficio di inventario dell'eredità lasciata dal signor S.A.M. deceduto in data 25.08.2015

Presidente pro tempore Ruscito: Segretaria, se cortesemente facciamo l'appello.

Il Segretario Generale, procede all'appello nominale dei presenti per verificare la regolarità dello svolgimento della seduta del Consiglio Comunale

Segretario: Grazie Presidente. Paliotta, Agaro, Ascani, Ascitutto, Cagiola, Cervo, Ciampa, Crimaldi, D'Alessio, Fargnoli, Fierli, Grando, Loddo, Palermo, Penge, Ruscito, Latini. Nove presenti. La seduta è valida.

Presidente Loddo: Grazie Segretario, il numero è legale. Possiamo quindi passare al prossimo punto all'ordine del giorno: accettazione con beneficio di inventario dell'eredità lasciata dal signor S.A.M. deceduto in data 25.08.2015. Introduce l'argomento l'assessore Trani, prego.

Assessore Trani: Buonasera a tutti. Leggo la delibera. Premesso che in data 25.08.2015 è deceduto in Ladispoli il signore S.A.M. nato a Adorno Micca il 19.11.1933. Che i carabinieri della stazione di Ladispoli intervenuti presso l'appartamento del defunto, hanno rinvenuto in loco un testamento olografo redatto e sottoscritto in data 6.01.2013, che viene allegato al presente provvedimento sotto la lettera A, consegnato dall'avvocato Mario Paggi in rappresentanza del consiglio comunale, giusto verbale del 28.08.2015. Che il testamento è stato consegnato al Notaio Claudio Gallucci di Roma per la sua pubblicazione, avvenuta con Atto Rep. 31748 e Racc. 18129 in data 10.09.2015, registrato presso l'ufficio delle entrate di Roma 1 il 14.09.2015, al n. 23286/1T e che viene allegato al presente provvedimento sotto la lettere B. Che con il predetto atto testamentario, il signor S.A.M. ha manifestato la volontà di lasciare ogni suo bene al comune di Ladispoli. Che nel testamento olografo sono stati indicati i seguenti beni: l'appartamento di sua proprietà sito in Ladispoli alla Via Claudia n. 16 Pal. G int. 15; un conto corrente bancario trattenuto presso la Cassa di Risparmio Monte dei Paschi di Siena presso l'agenzia sita in Piazza Giovanni Falcone; e un libretto di risparmio postale attivo presso l'ufficio postale n. 55162 di Ladispoli. Che all'interno dell'appartamento è stata accertata la presenza, come da informazioni fornite dai carabinieri di Ladispoli, di vari beni mobili, tra i quali è stata rinvenuta una somma di denaro in contanti pari a € 13.000. Che con nota del 03.09.2015 assunta al protocollo dell'Ente il giorno 08.09.2015 rubricata al n. 33448, le due sorelle del defunto hanno dapprima sostenuto che non tutti i beni del de cuius farebbero parte dell'eredità, posto che a loro avviso, i beni indicati nel testamento costituiscono un legato, e quindi verrebbe escluso dall'eredità tutto ciò che non è indicato nel testamento, ma hanno anche manifestato la volontà di rispettare le ultime volontà del fratello, evidenziando l'interesse di entrare in possesso di alcuni beni mobili presenti nell'abitazione, perché costituenti per loro ricordi e affetti personali. Che tenendo conto delle aspettative del defunto, come da accordi intercorsi con il procuratore delle medesime, l'amministrazione comunale, anche al fine di evitare un contenzioso giudiziale, con atto di indirizzo ha inteso rispettare tali volontà, consentendo alle due sorelle di prelevare dall'abitazione i beni mobili di loro interesse, e di consegnare alle stesse una volta liquidate, i compensi per le spese del funerale, per l'acquisto del loculo presso il civico cimitero, e per la realizzazione della lapide a memoria del defunto. La somma restante dei contanti trovati

nell'appartamento. Evidenziato che ai sensi dell'articolo 473 del codice civile, le persone giuridiche possono accettare le eredità loro devolute solo con il beneficio di inventario. Che la somma prevista per il pagamento delle spese del funerale, del loculo e della lapide ammontano a complessivi € 6.120,25; e che pertanto è intenzione dell'amministrazione comunale devolvere alle due sorelle la restante somma di € 6.879,75. Che le somme presenti sul libretto di risparmio postale n. 9753089 su conto corrente bancario 367204 acceso presso la Cassa di risparmio del Monte dei Paschi di Siena verranno incamerato dal Comune di Ladispoli e impegnate in parte al ristoro del pagamento già effettuato della parcella notarile, utilizzate per le ulteriori spese necessarie per l'iter e spese giudiziarie per l'inventario da parte del cancelliere del tribunale di Civitavecchia e per lo sgombero e la pulizia dell'appartamento. Per la destinazione d'uso dell'appartamento, si provvederà con apposito successivo provvedimento, una volta compiuto l'inventario e accettata senza riserva l'eredità. Ritenuto quindi opportuno procedere all'accettazione sotto la condizione del beneficio di inventario l'eredità lasciata dal de cuius, ad avviare la relativa procedura prevista agli art. 484 del codice civile. Visto il disposto dell'articolo 147 bis, comma 1, a fronte del quale il responsabile del procedimento attesta la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa del presente provvedimento. Visto il disposto dell'articolo 147 bis, a fronte del quale il responsabile del servizio finanziario attesta che il presente atto non determina il maturare di condizioni di squilibrio nella gestione delle spese e delle risorse. Visto il disposto dell'articolo 1, comma 41, della L. 6 novembre 2012 n. 190, a fronte del quale il responsabile attesta che in relazione al presente procedimento non sussistono situazioni di conflitto di interesse neppure potenziale. Il consiglio comunale per le motivazioni spiegate, che si intendono qui riportate e trascritte, di accettare con beneficio di inventario ai sensi dell'art. 473 c.c., l'eredità lasciata al comune di Ladispoli dal de cuius in premessa generalizzato, come da testamento olografo pubblicato dal Notaio Claudio Gallucci di Roma con atto Rep. 31748 e Racc. 18129 in data 10.09.2015, registrato presso l'ufficio delle Entrate Roma 1, allegato al presente atto deliberativo. Di prendere atto che le spese dell'inventario e di ogni altro atto dipendente dall'accettazione con beneficio d'inventario, sono a carico dell'eredità ai sensi dell'art. 511 c.c.. Di prendere atto che le spese relative al funerale, all'acquisto del loculo e della lapide, saranno liquidate con la somma in contanti rinvenuta all'interno dell'appartamento del defunto e che la restante somma di denaro, verrà devoluta a favore delle sorelle del cuius, alle quali tra l'altro è stato consentito di prelevare dall'appartamento i beni mobili costituenti affetti e ricordi personali per loro importanti. Di rinviare a successiva deliberazione la presa d'atto della totale consistenza del lascito, la manifestazione di intenti sulla destinazione d'uso dell'appartamento lasciato in eredità, l'autorizzazione al responsabile dell'avvocatura comunale di procedere alla liquidazione delle spese poste a carico dell'eredità. Ravvisata la necessità e l'urgenza di provvedere in merito, di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile. Grazie.

Presidente Loddo: Grazie assessore Trani. Ha chiesto la parola il sindaco.

Sindaco Paliotta: Volevo soltanto rivolgere un pensiero commosso alla memoria di questa persona per aver fatto quest'atto. E voglio anche ringraziarlo per quello che può servire, perché una persona che compie un atto come questo dimostra intanto di avere un forte senso del bene pubblico, cosa che negli ultimi tempi si è affievolita molto. Questa persona ha pensato al suo comune, ai suoi concittadini come beneficiari dei risparmi di una vita. E lo ringrazio a nome di tutta la città di Ladispoli.

Presidente Loddo: Grazie Sindaco. Mi unisco ai ringraziamenti e chiedo ai consiglieri se vogliono intervenire. prego consigliere Grando.

Consigliere Grando: Grazie. poche parole perché in una circostanza come questa preferisco solo prendere atto della delibera e di quello che rappresenta. In commissione ne abbiamo parlato molto con l'avvocato Paggi che ha portato avanti tutto l'iter, e apprezzo che si sia arrivati brevemente a un accordo per poter permettere alle sorelle di entrare in possesso degli oggetti che hanno un valore affettivo. Mi unisco ai ringraziamenti sentiti fatti dal Sindaco e dal Presidente. il mio voto sulla delibera è favorevole. Grazie.

Presidente Loddo: Grazie consigliere Grando. prego consigliere Ascani.

Consigliere Ascani: Buonasera. Solo per riprendere le considerazioni già fatte. È vero che in commissione, quando l'avvocato Paggi ci ha relazionato il punto, c'è stata una condivisione di questa sensazione di gratitudine verso una persona che ha riconosciuto il bene comune importante. Quindi, nella sofferenza ha compiuto un atto così bello per la sua città. Proponiamo come PD di tenere in considerazione quest'atto, in una prima occasione, per tenere viva la memoria di questa persona, perché è il minimo che si possa fare. Grazie.

Presidente Loddo: Grazie consigliere Ascani. Prego consigliere Agaro.

Consigliere Agaro: Grazie Presidente. il gesto che ha fatto il nostro concittadino è encomiabile, ed è un esempi di amore nei confronti della nostra Città. Questo gesto non è da tutti, e deve essere ricordato per sempre. Bisogna lasciare un segno, una targa, qualcosa che ricordi questa persona e che ricordi questo gesto. Poi, nella prossima delibera comunale dove si dovrà decidere sulla destinazione, sicuramente l'immobile sarà tenuto dal comune e sarà destinato a scopi pubblici, che era evidentemente l'intenzione del nostro concittadino. Lasciando l'unità immobiliare nel patrimonio della città e dei cittadini, sicuramente sarà un ricordo perenne per tutti e un esempio per noi stessi. Grazie.

Presidente Loddo: Grazie a lei consigliere Agaro. Prego consigliere Fagnoli.

Consigliere Fagnoli: Grazie presidente. Mi associo alle parole espresse da tutti in consiglio. Effettivamente non è un gesto che accade tutti i giorni. Ho ascoltato con attenzione le parole del consigliere Agaro. È importante lasciare un segno per il tempo a venire di questo gesto. Da una parte il suicidio meditato e disperato, e da una parte il fatto che si lascino i beni alla nostra città, è un gesto veramente d'altri tempi.

Presidente Loddo: Prego consigliere Fierli.

Consigliere Fierli: Grazie. Mi associo a quanto detto dai miei colleghi consiglieri. La famiglia che sente che il parente possa pensare alla città, è qualcosa che va oltre ogni pensiero. In commissione c'è stata anche la possibilità di dare ai parenti degli oggetti affettivi. Rimane difficile quando un parente se ne va e lascia alla città e non ai familiari, è un evento particolare. Voglio sottolineare che siamo d'accordo come Ladispoli Città a mantenere in vita la memoria di questa persona. Grazie.

Presidente Loddo: Grazie a lei consigliere Fierli. Prego Sindaco.

Sindaco Paliotta: Rispetto al ricordo verso questa persona, stiamo pensando a una forma nello stesso quartiere. Poi se ne discuterà nella commissione toponomastica. C'è un precedente, vent'anni fa una signora lasciò i suoi beni al comune, un appartamento a Via La Spezia che viene usato dai servizi sociali, ed è stato assegnato a una madre con quattro minori che qualche anno fa versava in grosse difficoltà.

Presidente Loddo: Grazie sindaco. Esauriti gli interventi, passiamo al voto per la delibera avente ad oggetto: : accettazione con beneficio di inventario dell'eredità lasciata dal signor S.A.M. deceduto in data 25.08.2015. Chi è favorevole all'approvazione? Unanimità dei presenti. Chi è favorevole all'immediata esecutività? Unanimità dei presenti. Il punto è approvato.

OGGETTO: lettura e approvazione verbali delle sedute precedenti.

Presidente Loddo: Passiamo al prossimo punto: lettura e approvazione verbali delle sedute precedenti. Premesso che, visti i verbali numero 1 del 03.02.2015, numero 2 del 5.03.2015, numero 3 del 12.03.2015, numero 4 del 12.03.2015, numero 5 del 12.03.2015, numero 6 del 31.03.2015, numero 7 del 27.04.2015, numero 8 del 29.04.2015, numero 9 del 29.04.2015, numero 10 del 11.05.2015, numero 11 del 18.05.2015, numero 12 del 29.05.2015, numero 13,14,15,16,17 del 29.05.2015, numero 18 del 24.06.2015, numero 19 del 29.06.2015, numero 20 del 07.07.2015, numero 21 del 07.07.2015, numero 22 del 09.07.2015, numero 23 del 21.07.2015, numero 24 del 09.07.2015, numero 25 del 09.07.2015, numero 26 del 09.07.2015, numero 27 del 28.07.2015, numero 28 del 30.07.2015, numero 29 del 30.07.2015, numero 30 del 30.07.2015, numero 31 del 06.08.2015, numero 32 del 26.08.2015, numero 33 del 26.08.2015, numero 34 del 26.08.2015, numero 35 del 27.08.2015, numero 36 del 31.08.2015 e numero 37 del 02.09.2015. Visto che gli stessi sono stati depositati a disposizione dei consiglieri cinque giorni prima dell'adunanza odierna, considerati gli stessi meritevoli di approvazione, visti gli articoli 62 del Regolamento per le sedute di consiglio comunale, deliberato con atto consiliare n. 77 del 3.12.1991; visto il disposto dell'art. 147 bis, comma 1, del D.Lgs. 267/00 a fronte del quale il responsabile del procedimento attesta la regolarità e la correttezza amministrativa del presente provvedimento; acquisito il solo parere tecnico previsto dall'art. 49 TUEL, approvato con D.Lgs. 267/00, e visto che non si rende necessario il parere di regolarità contabile perché il presente atto non comporta impegno di spesa; visto il vigente Statuto comunale, delibera di approvare i verbali delle sedute consiliari come di seguito che non rileggo perché sono quelli citati in premessa. Pertanto, sottopongo al voto del consiglio comunale l'approvazione di detti verbali. Chi è favorevole? 1,2,3,4,5,6 favorevoli. Chi è contrario? Nessuno. Chi si astiene? 3 astenuti. Il punto è approvato. Alle ore 22:45 il consiglio comunale è sospeso. I rimanenti punti, saranno riarticolati nei prossimi consigli comunali così come deciderà la conferenza dei capigruppo che si terrà nei prossimi giorni.

