

CONSIGLIO COMUNALE DI NAPOLI

Seduta del giorno lunedì 28 maggio 2012

Ore 09:20

Resoconto stenografico da supporto digitale

Presiede il Presidente del Consiglio, Prof. Raimondo Pasquino

Segretario: Segretario Generale del Comune di Napoli, Dr. Gaetano Virtuoso

PRESIDENTE PASQUINO: Buongiorno a tutti, la seduta è valida. Iniziamo i lavori del Consiglio con l'interrogazione del Consigliere Moretto, che ha per oggetto "Interi nuclei familiari costretti a respirare gas di scarico".

È presente l'Assessore Tuccillo. Prego Consigliere Moretto.

CONSIGLIERE MORETTO: Assessore, sulle pagine dei giornali di questi giorni, a caratteri cubitali e credo con un costo anche notevole, la Romeo sta facendo la propaganda per la vendita degli appartamenti.

Si dice... *stiamo realizzando il tuo sogno, vieni, sta casa aspetta a te*, mi sembra un paradosso per queste persone che, invece, da quarant'anni stanno dicendo: "Ma 'sta casa quando ce la date?"

Ed è il caso di questi sfollati del tempo del terremoto, quindi risale al 1980, trentadue anni fa, che sono alloggiati sui terrazzi di Palazzo Fuga, con l'ingresso dal lato opposto.

Nel 1997/1998, quando si programmò per la prima volta la ristrutturazione del Palazzo Fuga, si fece il censimento e risultarono, se ricordo bene, ventisette nuclei familiari che alloggiavano su questi spalti di Palazzo Fuga.

Per consentire la ristrutturazione totale del palazzo, all'epoca fu fatta una graduatoria e fu individuata l'assegnazione di questi alloggi per consentire lo sfollamento di queste persone.

Questo non è mai avvenuto, sono iniziati anche i lavori di Palazzo Fuga, lavori approssimativi rispetto alla realizzazione totale della ristrutturazione del palazzo, perché è stata fatta soltanto la facciata, è stato fatto qualcosa all'interno, però, tutto il resto è andato al rallentatore.

C'è una grande storia in questo palazzo, tra l'altro, purtroppo, nel 1980, non durante la prima scossa di terremoto ma quelle che si sono susseguite nel mese di febbraio, crollò un'intera ala di questo fabbricato, dove vi era una specie di cronicario di anziani, di cura geriatrica degli anziani e purtroppo perirono anche tre persone anziane.

A distanza di trentadue anni, oltre al fatto della questione di assegnazione dell'alloggio, questi affacciano all'interno del cortile deposito degli automezzi pubblici e anche nella ristrutturazione si prevedeva il dislocamento di questo parcheggio degli automezzi, invece, anche questo non è stato fatto.

Questa gente, oltre a non avere l'assegnazione di un alloggio dignitoso, laddove ci sono

presenze anche di disabili, di bambini, di persone anziane, è costretta, purtroppo, a respirare anche gli scarichi degli automezzi in entrata e in uscita che salgono ai piani alti, per cui, sono costretti a respirarli.

Al di là di tutta questa propaganda, un po' più di attenzione verso i nuclei familiari che da anni attendono l'assegnazione di alloggi. Tra l'altro, per capire che cosa è successo dal 1997/1998, quando fu fatto il censimento e fu già predisposta l'assegnazione di alloggi prioritariamente a queste famiglie. Tutto questo non è stato fatto, eppure mi risulta che nel corso degli anni alcune assegnazioni per disponibilità che si sono venute a creare da parte del comune sono state fatte, ma sono state completamente trascurate le assegnazioni per questi nuclei familiari che abitano ancora in questo palazzo storico.

Tra l'altro, questo palazzo inizia anche a essere frequentato, in questo momento c'è una mostra di scienze corporee all'interno di Palazzo Fuga, e i turisti, se si addentrano nei meandri di questo palazzo, sono costretti a vedere una specie di "baraccopoli" che è presente in un palazzo storico, sopra i tetti di questo palazzo forse sconosciuto a migliaia di napoletani, che non sanno di questa realtà.

Purtroppo, però, è una realtà esistente e sicuramente non degna di una città come Napoli.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie Consigliere Moretto. La parola adesso all'Assessore Tuccillo.

ASSESSORE TUCCILLO: Ho chiesto un'ampia ricognizione al responsabile del servizio dottoressa Cetaro, mi è giunta un primo step, l'esito di una prima verifica, secondo cui non c'è stata la disposizione di assegnazione vera e propria ma c'è stata da parte di questi nuclei familiari la presentazione di una domanda che afferisce alla categoria.

Nell'ambito di questa categoria, al momento il servizio ha in istruttoria le pratiche concernenti altre situazioni di disagio e di emergenza abitativa, quella degli scantinatisti abitanti in proprietà, in locali di proprietà del Comune di Napoli, gli IACP, nonché, un piccolo presidio di famiglie provenienti dallo stabile pericolante e fatiscente denominato "T1".

Il Consigliere Moretto, che è un Consigliere esperto e che siede nei banchi del Consiglio comunale da molti anni, sa bene che noi abbiamo decine e decine, centinaia di situazioni che segnalano un'acutissima emergenza abitativa.

Per cui, registriamo anche che c'è questa ulteriore condizione di difficoltà che ci è segnalata, la collocazione di questa officina all'interno del Palazzo Fuga, che credo sia totalmente abusiva, che aggiunge disagio a disagio, perché, appunto, costringe queste famiglie a vivere respirando gas di scarico.

Questa è una situazione alla nostra attenzione, io come Assessore al Patrimonio sto definendo la possibilità di recuperare diversi immobili e spazi del nostro Comune per farne sede di collocazione temporanea di famiglie che vivono in condizione di disagio e di emergenza abitativa, fermo restando che, poi, dobbiamo costruire soluzioni più stabili e più definitive.

Questi nuclei familiari hanno fatto questa richiesta di essere collocati all'interno della categoria A, che si esaurirà prima o poi.

Ripeto, allo stato il nostro servizio sta affrontando e sta provando a risolvere altre ancora più acute situazioni di disagio abitativo, il Consigliere Moretto sa che il problema

dell'emergenza abitativa è uno dei grandi che investono la nostra città, noi stiamo provando ad affrontarlo, certo le difficoltà non mancano e non sarebbe stato possibile fare fronte all'insieme di queste situazioni.

Nel corso di un anno stiamo provando a farlo, provando a costruire delle soluzioni che alleviano le e condizioni di disagio e di sofferenza di questi nuclei familiari.

PRESIDENTE PASQUINO: La parola al Consigliere Moretto.

CONSIGLIERE MORETTO: Molto brevemente. Vi sono due aspetti che prendono carattere diverso rispetto alla questione degli scantinatisti. Non capisco se parliamo degli scantinatisti storici o di coloro che sono, poi, subentrati agli scantinatisti storici, quella famosa catena che non finisce mai.

Mentre qui ci troviamo di fronte a una situazione sicuramente diversa, anche se di disagio analogo, di categoria A, però, ci troviamo di fronte a una situazione diversa perché sono persone che durante il sisma del 1980 subirono la perdita della propria casa e furono collocati lì provvisoriamente per alcuni mesi, che poi sono diventati la bellezza di trentadue anni.

L'altra cosa, l'altro aspetto che mi preoccupa è che quando si è parlato della ristrutturazione di Palazzo Fuga, tra l'altro con notevoli investimenti di milioni e milioni di euro, anche con la partecipazione dei fondi europei, la questione della collocazione di questi nuclei familiari, Assessore, al di là del fatto della categoria A, del disagio e quant'altro, divenne prioritaria proprio per il fatto che si doveva ristrutturare, porre alla riconversione Palazzo Fuga.

Quindi, furono assegnati alla categoria A in una graduatoria prioritaria della categoria A, cioè, ai primi posti delle assegnazioni, affinché ciò consentisse l'assegnazione in brevissimo tempo.

Invece, da lì a oggi sono passati ulteriori quindici anni. Allora la cosa che mi preoccupa, se noi continuiamo a tenere queste persone lì, continuiamo a dire che fanno parte della categoria A, quindi ci sono situazioni analoghe, se non addirittura anche prioritarie, ho il sospetto che il grande progetto di Palazzo Fuga si sia quasi arenato, se non addirittura arenato.

Se nel 1998 parlavamo di urgenza immediata di sgombrare queste famiglie dal palazzo, oggi, invece, siamo tranquilli che rispetto alle altre famiglie, queste possono tranquillamente restare lì, senza priorità sugli altri nuclei familiari, allora la domanda si sposta su un altro argomento anche di notevole carattere. Perché lì abbiamo investito già milioni e milioni di euro, abbiamo rifatto la facciata e abbiamo continuato a rifare la facciata.

Anche lì ci sono tante cose da dire, ho fatto diverse interrogazioni su come stiamo spendendo, su come sono stati spesi e come continuiamo a spendere tantissimi soldi di denaro pubblico per il recupero di questo palazzo.

Vorrei capire con più precisione se ancora oggi c'è la priorità, al di là delle esigenze delle famiglie, a sgombrare quei nuclei familiari anche per la questione della riconversione e del recupero di Palazzo Fuga.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie Consigliere Moretto, adesso mancano all'appello il Consigliere Nonno e il Consigliere Santoro, che hanno fatto...

(Intervento fuori microfono non udibile)

PRESIDENTE PASQUINO: Ah, è impegnato, quindi è assente giustificato Santoro, mentre il Consigliere Nonno ha altre tre interrogazioni. Il Consigliere Nonno sarà sostituito dal Consigliere Moretto per le sue interrogazioni. Ha la facoltà di intervenire il Consigliere Moretto, risponderà l'Assessore Narducci.

CONSIGLIERE MORETTO: Assessore, molto brevemente, qui si tratta di una situazione molto molto delicata, perché lei conosce bene il territorio di Pianura e anche la situazione di come si presenta sotto l'aspetto del dissesto idrogeologico.

Il collega Nonno pone questo quesito all'Amministrazione perché afferma, nella premessa, che l'Amministrazione ha avviato la realizzazione di una vasca di decantazione in via Monti a Pianura, adibita, appunto, allo smaltimento delle acque piovane, per superare il famoso problema del dissesto idrogeologico.

Sembra che nel corso della realizzazione questi lavori siano stati interrotti e non si capisce il proseguimento quando avverrà, perché sta creando ulteriori difficoltà. Tra l'altro, pare ci sia anche un insediamento di popolazione ROM che determina forti tensioni nella popolazione, per cui, si chiede all'Amministrazione la realizzazione e il completamento di questa vasca di decantazione.

PRESIDENTE PASQUINO: Risponde il Vicesindaco.

ASSESSORE SODANO: È vero, questa è una vicenda che va avanti da molti anni, i lavori di realizzazione della vasca di decantazione in via Monti a Pianura rientrano nel progetto "Sistemazione idrogeologica collina dei Camaldoli versante Pianura alveo e collettore Arena Sant'Antonio, collettore Nazareth 1 e 2 canale pedemontana Eremo", appaltato dal Sindaco di Napoli commissario sottosuolo a seguito di un OPCM del 2/97, approvato con decreto commissariale del 18 luglio del 2003.

I lavori furono appaltati all'ATI costruzioni generali appalti con un contratto registrato nel 2004 e il relativo atto aggiuntivo del settembre del 2004.

Durante l'esecuzione delle opere si sono verificati gravi inadempimenti, irregolarità e ritardi da parte dell'appaltatore, per cui, si avviò la procedura di risoluzione contrattuale, che avvenne con decreto del 21.11 del 2007.

Rispetto, quindi, al primo quesito che pone il Consigliere Nonno, la motivazione dell'interruzione è legata a questa grave inadempienza, quindi al decreto del commissario che procedette alla rescissione contrattuale.

Sul secondo quesito, quale azione si intende adottare, anche qui, è una procedura che è cominciata prima dell'insediamento di questa Amministrazione e, a seguito di un accordo di programma sottoscritto con Ministero dell'Ambiente il 4 agosto del 2009 c'è stata una successiva delibera di Giunta, che ha predisposto il riavvio dei lavori.

L'articolo 4 di questo accordo di programma prevede, appunto, gli interventi di completamento delle reti fognarie delle vasche di sedimentazione sul versante di Pianura per un costo di 5 milioni, finanziato attraverso i fondi messi a disposizione nell'ambito della compensazione ambientale.

Il Ministero dell'Ambiente avrebbe dovuto procedere attraverso la sua società in house providing, la Sogesind, alla ricognizione delle opere sul territorio di Pianura e, d'intesa

con il servizio fognature del Comune deve procedere ad aggiornare il progetto esecutivo originale.

Questa è la ricognizione che mi fanno anche gli uffici.

Posso aggiungere che con il Ministero dell'Ambiente proprio nei prossimi giorni, il 31, avremo un incontro, perché abbiamo chiesto un'accelerazione su tutti i progetti che sono in capo a Sogesind, che purtroppo vivono una lentezza.

Per la condizione, ma anche per la pericolosità nel caso di Pianura rispetto al dissesto idrogeologico, la stessa Sogesind è interessata al versante orientale di Napoli per la barriera idraulica che si deve realizzare in quella zona.

C'è un problema su cui stiamo lavorando per fare in modo che il Ministro intervenga con celerità su Sogesind perché si completino i lavori che sono in capo a questa società pubblica in house providing del Ministero dell'Ambiente.

PRESIDENTE PASQUINO: Consigliere Moretto, a lei la parola.

CONSIGLIERE MORETTO: Assessore, ci sarebbero tante domande da porle sulla questione, però, purtroppo, non posso rivolgerle a lei perché non fa parte della sua amministrazione tutto quello che è successo precedentemente sulle assegnazioni dei lavori, di cosa succede poi durante l'iter contrattuale, fino a arrivare alla risoluzione addirittura del rapporto di lavoro con questa società.

La cosa che chiederei all'Amministrazione, in virtù del progetto di programmazione finanziata e quant'altro, in virtù dell'articolo 4... lei giustamente diceva "abbiamo iniziato l'iter", però, considerando il fatto che già dal 2007 e successivamente nel 2009 si è ripresa questa situazione, stante anche alle sue dichiarazioni, le gravi responsabilità che potrebbero incorrere in un ritardo di intervento, chiederei un continuo sollecito fino a quando lei sarà in condizione di riprendere e di portare notizie più precise in Consiglio comunale o direttamente al Consigliere Nonno. Grazie.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie consigliere Moretto. Consigliere Moretto, c'è l'altra interrogazione che riguarda il "Pagamento di straordinari alla Polizia locale" e l'altra ancora "Sistemazione presso altri alloggi di proprietà comunale di numero tredici nuclei familiari attualmente residenti in via Sogliano". Quale delle due vuole affrontare?

(Intervento fuori microfono non udibile)

PRESIDENTE PASQUINO: L'interrogazione riguarda la "Sistemazione presso altri alloggi di proprietà comunale di numero tredici nuclei familiari attualmente residenti in via Sogliano".

CONSIGLIERE MORETTO: Assessore, il problema che illustra nella premessa il Consigliere Marco Nonno, anche se di estrema importanza, lo esplicita in modo corretto e molto semplice.

Vi sono queste tredici famiglie residenti in via Sogliano a Napoli, sono degli inquilini assegnatari legittimi da parte del Comune, sembra di comprendere che durante, poi, l'assegnazione, il perfezionamento di questo contratto di locazione, sia venuto fuori che questi alloggi di proprietà del Comune abbiano avuto delle difficoltà di acquisizione al

patrimonio.

Per cui, queste famiglie dovrebbero essere traslocate in altri appartamenti. La domanda è questa, capire se questo perfezionamento da parte dell'Amministrazione è avvenuto, se può avvenire, visto che questi nuclei familiari comunque insistono ancora in questi appartamenti, o dovranno comunque essere traslocati e questo quando potrà avvenire.

PRESIDENTE: Grazie Consigliere Moretto. La parola all'Assessore Tuccillo.

ASSESSORE TUCCILLO: Mi è giunta relazione da parte del dirigente del Servizio assegnazioni, del funzionario dottor Carlo Marone, che rappresenta che la problematica legata alle famiglie che abitano gli alloggi che sono siti in via Sogliano numero 22, per questa vicenda, dopo un lunghissimo e complesso iter giudiziario il Servizio patrimonio ha chiesto appunto alla dirigente del Servizio assegnazioni alloggi i modi e i tempi attraverso i quali si possa procedere alla liberazione delle abitazioni in questione.

Ciò, in virtù di una precisa, di un'apposita sentenza del Consiglio di Stato Quarta sezione numero 2023/2009 e successiva presa d'atto con un relativo parere da parte della nostra Avvocatura, dell'Avvocatura municipale, con cui si sancisce un diritto molto chiaro e netto. Da parte del primitivo proprietario degli alloggi in questione alla riconsegna degli stessi al diritto delle famiglie che oggi abitano in quegli alloggi ovviamente ad alloggi alternativi.

Allo stato, quindi, la nostra dirigenza ci rappresenta che non ha immobili, alloggi liberi dove poter immediatamente trasferire questi nuclei familiari, però, nell'ambito delle operazioni che afferiscono il piano di valorizzazione delle periferie urbane, vedesi Scampia, si sa che dovrebbe risultare un esubero di circa ottanta abitazioni, tra le quali, previa verifica dei requisiti di legge previsti, circa venticinque potrebbero essere abbinati... potrebbero, ovviamente, poi, faremo tutti i necessari approfondimenti del caso, potrebbero sulle abbinati alle famiglie tuttora allocate nell'ex motel Agip.

Il Consigliere Moretto sa che quella rappresenta veramente una ferita, la vicenda dei nuclei familiari collocati presso il motel Agip per la coscienza civica della nostra città, il Consigliere Moretto ha seguito con attenzione anche questa drammatica situazione.

Venticinque, quindi, potrebbero essere abbinati alle famiglie tuttora allocate appunto nell'ex motel Agip e tredici, tante sono le famiglie che alloggiano negli immobili siti in via Sogliano, potrebbero essere assegnati alle stesse.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie. Prego Consigliere Moretto per una breve replica.

CONSIGLIERE MORETTO: Sono soddisfatto perché sembra che comunque all'orizzonte ci sia la soluzione per queste tredici famiglie e mi fa anche piacere sentire la conferma per quanto riguarda i nuclei familiari che sono ospitati da anni nell'ex hotel Agip, che sono veramente in una situazione poco dignitosa, al di là della sopportazione ormai.

Mi auguro, perché lei non ha precisato i tempi di quest'operazione e molto probabilmente non ne è a conoscenza, però seguiremo attentamente il decorso della situazione, in modo che questo si possa realizzare al più presto possibile. Grazie.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie Consigliere Moretto. È arrivato adesso il

Consigliere Nonno, gli diamo la parola per l'interrogazione che riguarda il "Pagamento di straordinari alla Polizia locale per l'America's cup". La parola al Consigliere Nonno.

CONSIGLIERE NONNO: Questa interrogazione nasce dal taglio degli straordinari che venne effettuato dalla Giunta a seguito della coppa America tenutasi circa un mese fa. Noi siamo nuovamente a rincorrerci su questo tipo di problema. Vorrei che mi venisse detto la delibera che noi abbiamo approvato in Consiglio comunale la faremo entrare in vigore da tale data in poi. Quindi faremo pagare il Calcio Napoli, faremo pagare la coppa America, faremo pagare tutti quelli che organizzano qualche cosa in questa città senza penalizzare gli straordinari dei dipendenti, senza penalizzare i dipendenti comunali che lavorano e che meritano i giusti riconoscimenti.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie Consigliere Nonno. La parola all'Assessore Narducci.

ASSESSORE NARDUCCI: Lei sa, Consigliere, che successivamente all'approvazione del regolamento qui in Consiglio comunale è partita una fase che era una fase che adesso è in corso di svolgimento, o meglio, di definizione, poiché solo all'esito dell'approvazione del Consiglio comunale sarebbe stato possibile avviare quelle attività che sono indicate nella delibera, nel relativo regolamento, ovvero, la definizione del piano, l'interlocuzione con le organizzazioni sindacali, la raccolta di adesioni volontarie da parte degli appartenenti alla Polizia municipale per essere inseriti nell'elenco di coloro che potrebbero svolgere questi servizi.

Certamente alla data di inizio della gara dell'America's cup questa operazione non era stata completata, ma al di là di questo, in nessun caso, però, in una situazione del genere e per quell'evento particolare, in verità, avremmo potuto fare riferimento a questa disciplina.

L'iniziativa, lei sa, in parte, certo, è riconducibile a coloro che come privati sono stati gli organizzatori della manifestazione, ma è altrettanto vero che quell'evento manifestazione è stato realizzato in concorso con le istituzioni pubbliche, che a questo scopo, Provincia, Regione, Comune, con una piccola quota di partecipazione dell'Unione Industriali hanno formato una società di scopo, la CN srl.

Quella iniziativa complessiva non possiamo assimilarla a una iniziativa promossa e organizzata *tout court* da un privato, rispetto alla quale viene disposto un piano di servizio aggiuntivo.

Rientra in una di quelle situazioni indicate dal regolamento da voi approvato per il quale, ovviamente, non si potrebbe far ricorso a quella disciplina.

Quell'impegno di lavoro, quel budget di lavoro straordinario che è stato fissato con la determina dirigenziale, credo sia del 12 di aprile, è servito a coprire attività che si sono svolte nell'arco di un mese, hanno avuto inizio, di fatto, il 26 di marzo, sono terminate il 25 di aprile.

Ricorderà il Consigliere come quel periodo sia stato il periodo in cui è decollato il profilo di ZTL straordinaria che ha riguardato la zona di Chiaia con l'istituzione dei varchi alle zone di accesso alla ZTL ma anche ad altre attività.

Era, pertanto, in quella situazione assolutamente necessario che venisse adottata una

determina in tal senso, che peraltro ha disposto l'assegnazione di fondi per lavoro straordinario anche di altre categorie, poiché, altrimenti, non sarebbe stato in concreto l'impegno degli appartenenti alla Polizia municipale per quelle attività che sono state anche attività svolte in orario di lavoro straordinario.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie Assessore Narducci. La replica breve del Consigliere Nonno.

CONSIGLIERE NONNO: Siamo d'accordo sul principio Assessore, però, noi dobbiamo poi darci un taglio definitivo.

Non potremo più consentire in futuro... allora oggi diciamo che non ci siamo trovati con le date di approvazione, non abbiamo qualificato quella società di scopo come una società privata che potesse essere abbracciata dal corpo della delibera e oggi è andata come è andata. La prossima volta, però, da qui a qualche mese, mi auguro anche a settembre, si provveda anche con il Calcio Napoli.

Si potrebbe anche chiedere a De Laurentis quanto meno di comprare le uniformi per la Polizia, per il comando, noi abbiamo poliziotti per strada che non hanno le uniformi e come rappresentanti di questa città penso che tutti noi non ne facciamo una bella figura nel vedere ragazzini neo assunti con il cappellino da due euro cinese che cercano di stabilire l'ordine con gli automobilisti napoletani.

Se noi ci diamo una mossa, iniziamo anche ad applicare questo su questi grossi imprenditori, male non faremo.

Io sul principio sono d'accordo, era uno sprone questo alla problematica, poi con l'articolo 37 ci ritorneremo.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie Consigliere Nonno. Vista l'assenza del Consigliere Santoro, abbiamo esaurito le interrogazioni. Adesso aspettiamo, purtroppo... non riguardava Assessore... era una in cui c'erano... "Interi nuclei costretti...", Tuccillo, De Falco, Donati. Se vuole rispondere...

Consigliere Moretto, l'Assessore Donati vuole rispondere a quell'interrogazione su cui ha risposto Tuccillo per la sua parte, quella relativa a "Interi nuclei familiari costretti a respirare gas di scarico".

Assessore Donati, a lei la parola.

ASSESSORE DONATI: La ringrazio Presidente e mi scuso per il ritardo con cui sono arrivata, in particolare mi scuso con il Consigliere Moretto.

Il Consigliere segnala un problema di inquinamento legato alla funzionalità del deposito Carlo III di ANM sito in via Tanucci, alle spalle del Reale albergo dei poveri.

Io ho provveduto, naturalmente, a verificare lo stato della situazione e ho chiesto ad ANM conto rispetto ai rischi potenziali per la salute derivanti dall'emissione nell'atmosfera dei gas di scarico degli autobus parcheggiati e mantenuti presso il deposito Carlo III.

L'azienda mi ha inviato una corposa relazione, dimostrando che ai sensi del decreto legislativo 81 del 2008, l'azienda, che rispetta costantemente i parametri in termini di qualità dell'aria e anche di rischio per la sicurezza dei lavoratori, perché non dimentichiamo che i problemi che il Consigliere segnala oltre che problemi riferiti al

contesto sono in particolare problemi per i lavoratori che stanno all'interno del deposito, ha provveduto a determinare un controllo specifico proprio sui luoghi di lavoro, prendendo in considerazione le sostanze pericolose, il livello, il tipo, la durata dell'esposizione, le circostanze in cui viene svolto il lavoro in presenza di tali agenti, il valore limite di esposizione professionale e le conclusioni tratte da azione di sorveglianza sanitaria intraprese per la salvaguardia e la prevenzione della salute dei lavoratori.

Come ho detto, la preoccupazione dell'azienda, oltre che del contesto urbano, è anche quella riferita ai propri lavoratori. È per questo che è stato richiesto a una ditta specializzata in indagini ambientali di effettuare misurazioni e valutazioni del rischio chimico derivante dalla presenza dei gas di scarico in atmosfera.

Le indagini sono state effettuate dalla srl Beta, centro ricerche e biologia degli esposti atossici ambientali e il monitoraggio ha interessato la valutazione dell'esposizione ai prodotti, in particolare durante il periodo in cui è maggiore, a causa dell'accensione e della permanenza all'interno del deposito. Quindi la mattina presto dalle ore 04.30 alle ore 11.15, quando è maggiore la concentrazione delle sostanze chimiche presenti dovute alle seguenti fasi operative, l'accensione e movimentazione a vuoto degli automezzi, l'attività di officina meccanica, comprese le prove motore.

Si specifica che verso le ore 05.00 del mattino iniziano a entrare in esercizio gli autobus di linea e sino alle ore 07.30 vi è un'ascensione e movimentazione e vi è il massimo delle attività che producono emissioni in atmosfera, mentre, durante il resto della giornata queste attività si riducono drasticamente.

Il risultato, quindi, durante il periodo di osservazione e di misurazione è il seguente: sono stati movimentati 86 autobus, mentre altri 3 sono stati sottoposti a prova motore.

Le conclusioni della campagna di monitoraggio specifica fatta nel deposito hanno accertato che i valori di agenti chimici nel deposito Carlo III sono inferiori ai limiti previsti dalla normativa vigente e pertanto la conclusione della relazione è che, per fortuna naturalmente, il rischio per la salute per quanti lavorano in tale ambiente è assolutamente sotto la soglia prevista dalla normativa. Di conseguenza, anche il contesto urbano nel quale avvengono le emissioni in atmosfera non rappresenta, in modo specifico naturalmente, rischi particolari per la salute dei cittadini al contorno.

Naturalmente comprendiamo perfettamente che l'inquinamento derivato dell'aria è la somma di tanti fattori, ma su questo credo che l'Amministrazione a più riprese abbia dimostrato di voler contrastare l'inquinamento dell'aria con molti provvedimenti.

Pertanto, si sottolinea, infine, che negli ultimi tempi, purtroppo, il numero dei veicoli in uscita giornaliera, proprio a causa dei tagli al trasporto pubblico locale della manovra Tremonti, poi attuata dalla Regione Campania, l'uscita giornaliera dal deposito Carlo III si è ridotta, quindi, conseguentemente si è ridotto anche l'effetto e la dimensione dei gas di scarico, che ripeto, comunque, anche quando erano a pieno regime, stavano assolutamente sotto la soglia del rischio per la salute, nonché per quanti abitano ai confini del deposito.

Questa è la risposta al Consigliere Moretto.

PRESIDENTE PASQUINO: Al Consigliere Moretto la possibilità di una breve replica.

CONSIGLIERE MORETTO: Assessore, non posso che accogliere benevolmente le conclusioni che lei ha illustrato e non ho elementi per dire il contrario, però, farebbe

piacere avere queste relazioni con tutti i dati che sono stati rilevati, in modo che anche i residenti, i cittadini possano averne conoscenza.

Al di là delle cose che si dicono, che ascoltiamo anche nella televisione, con denunce da parte dei cittadini, ci rassicuriamo un po' tutti, anche nell'interesse sia dell'azienda di trasporto che dell'immagine dell'Amministrazione, che ha curato questo aspetto molto molto delicato. Con questi dati riusciamo molto probabilmente a rassicurare chi ha posto questo problema.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie Consigliere Moretto.
Procediamo all'appello.

SEGRETARIO GENERALE:
(Appello)

| | | |
|-------------|--------------------|----------|
| SINDACO | de MAGISTRIS Luigi | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | ADDIO Gennaro | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | ATTANASIO Carmine | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | BEATRICE Amalia | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | BORRIELLO Antonio | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | BORRIELLO Ciro | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | CAIAZZO Teresa | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | CAPASSO Elpidio | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | CASTIELLO Gennaro | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | COCCIA Elena | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | CROCETTA Antonio | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | ESPOSITO Aniello | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | ESPOSITO Gennaro | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | ESPOSITO Luigi | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | FELLICO Antonio | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | FIOLA Ciro | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | FORMISANO Giovanni | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | FREZZA Fulvio | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | FUCITO Alessandro | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | GALLOTTO Vincenzo | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | GRIMALDI Amodio | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | GUANGI Salvatore | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | IANNELLO Carlo | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | LANZOTTI Stanislao | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | LEBRO David | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | LETTIERI Giovanni | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | LORENZI Maria | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | LUONGO Antonio | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | MADONNA Salvatore | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | MANSUETO Marco | PRESENTE |

| | | |
|-------------|--------------------|----------|
| CONSIGLIERE | MAURINO Arnaldo | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | MOLISSO Simona | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | MORETTO Vincenzo | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | MOXEDANO Francesco | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | MUNDO Gabriele | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | NONNO Marco | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | PACE Salvatore | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | PALMIERI Domenico | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | PASQUINO Raimondo | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | RINALDI Pietro | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | RUSSO Marco | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | SANTORO Andrea | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | SCHIANO Carmine | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | SGAMBATI Carmine | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | TRONCONE Gaetano | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | VARRIALE Vincenzo | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | VASQUEZ Vittorio | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | VERNETTI Francesco | PRESENTE |
| CONSIGLIERE | ZIMBALDI Luigi | ASSENTE |

PRESENTI n. 26

PRESIDENTE PASQUINO: Siamo 26, la seduta è valida. Nomino scrutatori i signori Consiglieri Rinaldi Pietro, Verneti... (*interruzione audio*)
La parola al Consigliere Nonno per l'articolo 37.

CONSIGLIERE NONNO: Volevo dire al Presidente e agli Assessori presenti che stamattina non hanno il numero legale e che l'Opposizione ha assicurato lo svolgimento del Consiglio.

Trattando oggi un argomento importante, era doveroso farlo notare.

Volevo intervenire ai sensi dell'articolo 37 innanzitutto per rendere... (*interruzione audio*)
No, no, che non si dica mai!

Volevo intervenire ai sensi dell'articolo 37 innanzitutto per ringraziare l'Assessore Donati, le sembrerà strano all'Assessore Donati, ma volevo ringraziare l'Assessore Donati e volevo darle una bella notizia. Stamattina, finalmente, soprattutto lei ha fatto iniziare quei lavori su via Marano – Pianura, che collegano quella zona, Pianura – zona ospedaliera, finalmente hanno messo l'illuminazione pubblica.

Questa cosa mi ha fatto particolarmente piacere e va resa nota per correttezza istituzionale, onore al merito.

Onore al merito perché, senza farsi imbrigliare da retaggi culturali ideologici l'Assessore ha proseguito quello che era un lavoro iniziato circa un anno fa.

Dopo le belle notizie, però, abbiamo le cattive notizie.

Lei saprà sicuramente, Assessore Donati, che il 31 la Giunta comunale dovrebbe inaugurare un parcheggio a Pianura, parcheggio di interscambio Cumana.

Il 31 è prossimo e lei sa quanto me che rischiamo di non inaugurarla, perché – e mi fa

piacere che ascolti anche l'Assessore Narducci – l'impresa cui è stato appaltato l'impianto di videosorveglianza non solo ha fatto pagare una cifra blu più, ma questo saranno altri organismi dello Stato, della pubblica amministrazione ad accertare come ha fatto ad appaltare questi lavori con una cifra che costa cinque volte in più del normale. La cosa strana, però, è che questa impresa non ha fornito le dovute certificazioni.

Se da un lato l'impresa edile finisce, porta a termine i lavori edili, l'impresa che ha fornito la videosorveglianza non ha portato ancora le dovute certificazioni.

Questo a ieri, mi sono fatto una camminata sul parcheggio, perché abito proprio là e lo vedo tutte le mattine.

Volevo segnalarle, quindi, questa notizia.

Per quanto riguarda lei, Assessore Narducci, volevo capire, ma l'Unità operativa anti abusivismo edilizio esiste ancora? Perché io so che... le preparerò una bella nota, io le chiedo di metterci un po' mano, perché, se da un lato ci sono i migliori intenti nel far rispettare la legalità, soprattutto in materia edilizia, dall'altro lato, quella unità negli ultimi sei mesi non sembra certamente essere messa in condizione né di lavorare, né di brillare per efficienza.

Ma non per demerito degli agenti, che sono persone per bene, lavorano e fanno il proprio dovere. Io mi sono recato domenica mattina – e questo mese di agosto ne dovremo fare parecchie di segnalazioni, perché, come ben sa, è ad agosto che si dà vita ai maggiori abusi edilizi – di persona per fare una segnalazione, sembrava il deserto dei tartari.

Allora io le chiedo, si chiami il buon generale, e mi fermo, se lo chiami, gli faccia mettere mano e faccia diventare quella unità speciale veramente speciale, anche perché ad agosto inizieremo, altrimenti, a subire i vari scempi del territorio. Grazie.

PRESIDENTE PASQUINO: C'è Varriale che chiede di intervenire.

CONSIGLIERE VARRIALE: Grazie signor Presidente. Io volevo un attimo accendere l'attenzione su una questione riguardante un po' la legalità...

PRESIDENTE PASQUINO: Mi scusi Consigliere Varriale, avevo dimenticato di avvisare l'aula che mi è pervenuta una comunicazione da parte del Consigliere Attanasio. "Adesione Gruppo Consiliare Misto.

Egregio Presidente, con la presente comunico a lei e all'aula consiliare che a far data da oggi dichiaro la mia appartenenza alla Federazione dei Verdi e, nell'impossibilità di costituire gruppo consiliare ai sensi del vigente regolamento, l'ingresso nel Gruppo Misto. Cordiali saluti.

Il 28 maggio 2012".

Consigliere Varriale.

CONSIGLIERE VARRIALE: Va bene, prendiamo atto.

Stavo dicendo, per quanto riguarda il discorso sulla legalità, e quindi mi rivolgo all'Assessore Narducci, Assessore, sembra che a oggi non si sia ancora trovato il modo di rimuovere le centinaia di postazioni pubblicitarie abusive lungo tutto il percorso delle strade della nostra città.

Sembra che siano anche state tutte quante censite dalla Polizia amministrativa, ma sembra che non ci siano i soldi, mi sembra questa sia la motivazione principale, per

andarle a rimuovere.

Assessore, per intenderci, servono soldi per rimuoverle e quindi rottamarle, e questo potrebbe essere un problema. Però, poi, pervade l'illegalità in questa città.

Mi risulta anche, però, che è stata fatta una gara d'appalto nel mese di dicembre con una ditta specifica e mi sembra che la mission di questa società... ovvero, si era proposto... scusate, ma non sento più niente.

Stavo dicendo, questa società ha vinto una gara d'appalto per rimuovere i residui degli incidenti stradali che si facevano in città e si era proposta di farlo gratuitamente per quanto riguarda la rimozione dei pannelli pubblicitari.

Sembra che questa cosa sia stata rifiutata dal Comune di Napoli. Io mi domando il motivo per il quale sia stata rifiutata, visto che, se il problema principale era la mancanza di soldi, non vedo perché non approfittare di un servizio gratuito.

Io ci tengo moltissimo, come lei, alla legalità, quindi mi aspetto che su questa cosa si prendano provvedimenti e si prosegua con la rimozione di tutti questi pannelli pubblicitari, che sono centinaia. Grazie.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie Consigliere Varriale. La parola al Consigliere Guanci.

CONSIGLIERE GUANCI: Presidente, colleghi Consiglieri. Questa mattina il mio articolo 37 è volto soprattutto a portare alla sua Presidenza la problematica della seconda porta del bosco di Capodimonte.

Questa problematica è stata affrontata tempo fa, ebbi modo di leggere sul *Mattino* un articolo del Vicepresidente Fulvio Frezza, ma a oggi noto che non c'è stato nessun prosieguo per quanto riguarda questo tipo di problematica.

Mi spiego meglio. La porta di Capodimonte, precisamente, dava l'accesso a numerosissimi podisti dell'atletica Capodimonte e tante altre realtà del posto, veniva aperta alle sette del mattino.

Da tre mesi a questa parte questa porta non è più così, l'apertura di questa porta è stata rimandata alle otto.

I podisti hanno fatto una serie di interpellanze, hanno presentato una serie di petizioni, una di queste ce l'ho anch'io giù e la sottoporro direttamente a lei Presidente, per cercare di capire qual è stato il motivo che ha fatto sì che slittasse l'apertura di questa porta di un'ora successiva.

L'apertura serviva anche come momento di aggregazione di moltissimi podisti del posto, quindi, caro Presidente, in giornata le farò arrivare questa petizione e spero quanto prima possibile di avere notizie in merito, magari cercando di risolvere al più presto e ripristinando l'apertura della porta stessa. Grazie.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie. Gli articoli 37 sono esauriti, procediamo per quanto riguarda il Consiglio a fare la commemorazione della scomparsa... voglio fare accomodare i familiari, se vogliono venire qua in aula, i familiari dell'Assessore Madaro. Prego Sgambati, scusi, mi era sfuggito.

CONSIGLIERE SGAMBATI: Presidente, volevo rivolgere un appello all'Assessore Narducci su una questione di cui abbiamo già parlato e affrontato l'anno scorso, la

questione di via Pietro Colletta, che è diventata veramente insostenibile, in quanto gruppi di baby gang, di motorini, di motociclette, di tutto e di più scorrazzano per quella strada fino a notte inoltrata, impedendo ai cittadini persino di dormire, fino alle quattro del mattino non si può fare nulla, i cittadini sono allarmati e la situazione sta diventando veramente pesante.

L'anno scorso abbiamo messo su un servizio che si è rivelato veramente efficiente, dobbiamo solamente riprendere quell'ordinanza, fare un tavolo con la Prefettura, Polizia, Carabinieri e rimettere in moto quell'ordinanza che ha dato un attimo di pace a quei cittadini che ormai veramente non ce la fanno più neanche a vivere.

Sono sicuro che l'Assessore farà subito in modo da prendere in mano la situazione e dislocare le dovute forze dell'ordine affinché si ristabilisca un momento di legalità. Grazie Assessore.

PRESIDENTE: Grazie Consigliere Sgambati. Non ci sono altri interventi... l'intervento del Vicepresidente Frezza. Prego Consigliere.

CONSIGLIERE FREZZA: Grazie Presidente. Riprendendo una questione della quale già mi sono interessato tempo fa, credo il penultimo Consiglio, volevo ricordare questa problematica della zona di Porta Nolana, dove continua a esserci, nonostante i solleciti, una serie di note scritte, di pressioni, questo mercato, che praticamente viene portato avanti da extra comunitari, che espongono dei materiali chiaramente provenienti dalla raccolta nei cassonetti dei rifiuti.

Già l'altra volta feci presente che ci sono delle proteste da parte dei cittadini, anche perché noi abbiamo la forza di un'ordinanza sindacale che è stata approvata circa un mese e mezzo fa che vieta assolutamente il recupero di questi materiali, il trasporto con carrozzini o qualunque altro tipo di veicolo improvvisato, e tanto più ne vieta l'esposizione e il tentativo di vendita o di baratto, cosa che puntualmente succede.

Già ci sono stati degli interventi repressivi, tra virgolette, della Polizia municipale della sezione locale, che è intervenuta sul posto e ha sequestrato qualcosa o comunque fatto andare via questi personaggi.

Non è assolutamente un tipo di intervento che abbia nulla a che fare, lo voglio precisare, con qualsiasi tipo di preclusione nei loro confronti o di sfondo razziale, assolutamente, però, la questione è che l'unico modo per cercare di reprimere questo tipo di commercio è quello di far intervenire congiuntamente ai Vigili dei mezzi dell'Asia, per effettuare il sequestro e contestualmente anche il prelievo attraverso gli idonei mezzi dell'Asia, per poterli portare lì da dove derivavano, da dove sono stati prelevati, quindi in discarica.

Un appello ulteriore sia all'Assessore Narducci che al Vicesindaco affinché si possano conciliare gli interventi e organizzarli congiuntamente tra i due enti, quindi Vigili, Polizia municipale e Asia, quanto prima possibile, vi ringrazio.

PRESIDENTE PASQUINO: Consigliere Moretto, prego.

CONSIGLIERE MORETTO: Volevo ricordare che a seguito dell'attentato alla sede dell'Equitalia fu emanata dall'Assessore alla Mobilità un'ordinanza sindacale che vietava la sosta in un tratto del Corso Meridionale e nel tratto di via Padova, per complessivi posti auto numero nove.

Già ebbi modo di illustrare ampiamente il provvedimento e di ritenerlo non solo inutile, perché vietava la sosta davanti agli uffici di Equitalia, quasi come se chi dovesse fare un attentato si preoccupasse di mettere la macchina in divieto di sosta, e a ogni altro tipo, invece, di sorveglianza a quel sito ritenuto sensibile da parte della Questura non vi era altro provvedimento.

La settimana scorsa vi sono stati degli incidenti alla stessa sede di Equitalia al Corso Meridionale, dove purtroppo, i residenti dello stabile, circa 145 famiglie, quindi non parliamo di un piccolo palazzetto di periferia, sono rimasti prigionieri in casa per oltre quattro, cinque ore, durante i subbugli, lanci di sampietrini e quant'altro che i manifestanti dirigevano contro la sede di Equitalia, con il rischio, ovviamente, che è ben comprensibile.

Che cosa continua a succedere? Tra l'altro, non c'è stata nessuna risposta, nessuna attenzione alla mia interrogazione del provvedimento, che tra l'altro non portava la firma del Sindaco e credo che ogni ordinanza sindacale debba essere firmata dal Sindaco e non dagli Assessori stando al regolamento e allo statuto del Consiglio comunale.

Non c'è stato nessun incontro con il Questore, se quelle misure fossero sufficienti a tutelare l'integrità fisica dei cittadini di tutta la zona e prevalentemente, tra l'altro, dei residenti della sede di Equitalia.

Oggi che cosa succede dopo gli incidenti, più o meno la stessa cosa, che durante l'attività di Equitalia è presente un cellulare dei Carabinieri, una presenza delle forze dell'ordine, qualche squadra della Polizia municipale che provvede a elevare contravvenzioni. Dalle quindici in poi, quando finiscono le attività degli uffici di Equitalia, ritorna il deserto, non c'è nessuna sorveglianza, vanno via anche le forze dell'ordine, quasi come se dovesse necessariamente succedere qualche cosa solo ed esclusivamente in quegli orari.

Durante la sera e tutta la notte, sino al mattino, sino alle otto del mattino non c'è nessuna sorveglianza.

I residenti e principalmente gli inquilini dello stabile 51, dove vi sono gli uffici di Equitalia, hanno mandato una lettera all'Assessore controfirmandola tutti, precisando quali sono le loro preoccupazioni, ma anche in questo caso, non solo la mia interrogazione è rimasta inascoltata, anche la voce della partecipazione cittadina è rimasta solo sulla carta.

Io mi domando, se dovesse succedere qualche cosa, auguriamoci che mai debba succedere, ma se queste sono le misure che una Questura, un Questore, che un Sindaco di una città ritiene sufficienti per tutelare l'integrità dei cittadini, di mettere un divieto di sosta davanti agli uffici di Equitalia, che ha creato, tra l'altro, solo ed esclusivamente un ulteriore disagio a chi risiede per la sosta ormai negata in quegli stalli in cui prima si poteva sostare.

Le preoccupazioni purtroppo rimangono le stesse di qualche mese fa, anzi, sono aumentate, perché non passa giorno che dal Corso Meridionale, provenienti a volte da Piazza Garibaldi, a volte da Piazza Nazionale, vi è la presenza costante di cortei, di facinorosi, di manifestanti e quant'altro, che si portano al centro direzionale presso gli uffici della Regione e non mancano, purtroppo, azioni violente ogni qualvolta questi cortei passano davanti a Equitalia.

La richiesta dei cittadini credo sia la più idonea, quella che il Sindaco dovrebbero prendere a cuore, quella di far trasferire questi uffici di Equitalia da un centro popolare, popolarissimo tra l'altro di presenze di altri uffici e di abitazioni civili, uffici che sono

stati ritenuti dalla Questura sensibili sotto il profilo degli attentati e quant'altro. Mi auguro che questo ennesimo mio intervento faccia breccia nella mentalità di questa Amministrazione e dello stesso Questore per rivedere queste misure e adottarne altre che realmente tutelino l'integrità fisica dei nostri cittadini. Grazie.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie Consigliere Moretto, non essendoci altri interventi, procediamo, anche se in modo oggi irrituale, alla commemorazione della scomparsa dell'Assessore Madaro.

A nome mio personale e del Consiglio esprimo alle famiglie la solidarietà di tutto il Consiglio. Dolores Feleppa Madaro nasce a Ceppaloni il 14 maggio del '37, si trasferisce con la famiglia a Napoli nel dopoguerra e si diploma presso l'Istituto Magistrale.

Successivamente, compie gli studi linguistici presso l'Orientale di Napoli. Diventa madre giovanissima e nel '61 nasce il primo figlio.

È stata socialmente e politicamente sensibile ed è stata una donna dal carattere passionale, da un'intensa carica vitale, impegnata in battaglie civili e per i diritti dei più deboli, militando precocemente nelle fila del Partito Comunista Italiano.

Alla fine degli anni '80 l'impegno politico conduce Dolores tra le fila del Consiglio di Quartiere quale rappresentante del PCI. Stimata e apprezzata per il suo impegno concreto anche dalle forze politiche avversarie, nel corso degli anni ha maturato una fede politica che dopo la scissione del PCI l'hanno condotta a fondare il Partito Rifondazione Comunista, nel 1989 prima e del Partito dei Comunisti Italiani poi.

L'associazionismo e i movimenti sociali femministi la vedono impegnata instancabilmente per la battaglia delle pari opportunità, di cui è membro presso la Regione Campania.

Le donne in nero, l'arcidonna, l'Udi e infine *l'Anpi*, Vicepresidente, la NS, le Acli, sono solo alcuni dei movimenti e associazioni delle quali viene a far parte con ruoli decisionali.

Assessore della Giunta Iervolino nel 2007 con delega ai cimiteri, all'anagrafe, alle biblioteche, alla memoria della città e agli archivi storici. Sempre aperta all'idea dei matrimoni tra coppie gay o lesbiche, lanciò la proposta di istituire il registro delle unioni civili, che poi si è concretizzato con la Giunta De Magistris.

Sua, anche l'idea di attivare le biblioteche di quartiere per avvicinare i giovani alla lettera. Impegnatasi per la creazione del crematorio di Napoli, opera ancora incompiuta.

È morta a Napoli il 17 maggio 2012.

Vorrei dare la parola al Sindaco e poi al Consigliere Fucito.

SINDACO: Voglio portare innanzitutto un ricordo familiare, nei giorni scorsi, parlandone con mia madre, che è coetanea di Dolores Madaro, che ha partecipato in anni ormai lontani alla vita del Partito Comunista Italiano nella sezione del Vomero, all'epoca di Valenzi, quando c'era quel grande partito che era il Partito Comunista Italiano.

Poi le battaglie del mio quartiere, il Vomero, io abito a via Belvedere, le azioni di Dolores intervenivano proprio in quel quartiere.

Con Sandro Fucito ricordavamo in campagna elettorale un mio comizio nei giardinetti di via Ruoppolo e lei era in prima fila e la ricordo perfettamente parlare, anzi, urlare, evidentemente, come per chi è abituato a vita politica, quella di cui abbiamo tanta voglia e tanto desiderio in questo momento storico, vita politica genuina. Dalle battaglie per i

più deboli alle pari opportunità, alle battaglie sulle unioni vere e le uguaglianze vere, quelle ancora lontane dall'essere applicate.

Il Presidente prima ricordava il registro delle unioni civili, le battaglie di cui parliamo anche stamattina alla fine, di una maggiore vivibilità nei nostri quartieri, con maggiori spazi per vivere, per muoversi, per lottare, per dibattere e per confrontarsi.

Io credo che l'insegnamento debba essere l'insegnamento di chi ha creduto in quei valori politici, nei quali io credo ancora, cioè, quelli della solidarietà, dell'uguaglianza, di quei valori in cui la vera differenza la fanno le persone che si schierano nella vita e che lottano.

Ricordando pure oggi Dolores mi vengono in mente le parole che in questi giorni abbiamo ricordato spesso di Paolo Borsellino che "chi ha paura effettivamente muore ogni giorno, chi ha coraggio muore una volta sola".

Bisogna lottare e tenere presente l'insegnamento di quel tipo, di fare politica, un insegnamento di lotta per gli altri, non per se stessi ma lottare per l'uguaglianza.

Questo è il ricordo che oggi come Sindaco voglio fare.

PRESIDENTE PASQUINO: La parola adesso al Consigliere Fucito.

CONSIGLIERE FUCITO: Ringrazio l'aula, il Presidente, il Sindaco per il cordoglio e la considerazione di una figura che evidentemente non è figura soltanto di parte, parte che rivendichiamo con grande orgoglio, grande nettezza, la parte di coloro che hanno speso una vita intera per le ragioni della pace, dell'uguaglianza, della giustizia sociale, che hanno inteso dare un nome e cognome a questa militanza politica, l'essere comunista. Il pensare che un'appartenenza politica di grande segno costituzionale fosse rivolta all'emancipazione delle donne, al senso di parità, alla libertà, ai diritti.

Dolores ha coniugato tutto questo con un fitto lavoro territoriale fatto di tante cose, di tante grandi vertenze, con la rappresentanza e la dirigenza politica locale e nazionale.

Per noi un grande esempio ma anche, come dire un tributo di umanità, quella umanità che ha consentito, quando nel '91 c'era una grande carica emotiva in centinaia di migliaia di uomini e donne che pensavano di riaprire una prospettiva politica, culturale in Italia di farlo con la delicatezza, con l'umanità, con il senso di comprensione che si aggrada sì a una mamma, che affetto e impegno ha riversato verso Diana qui presente, verso il suo amato marito e il primo genito, ma anche una figura politica che faceva di questa affettività un modo per crescere gli altri, i più giovani, per stare vicini.

Se oltre vent'anni dopo siamo qui per ricordare lei, è anche perché generazioni di giovani hanno potuto crescere e dire la loro, lo fanno con quella sapienza e con quell'obbligo verso ella stessa, che deriva dall'aver appreso, dall'essere stati cresciuti, come diceva Dolores stessa e nel poter dare oggi un contributo che speriamo sia, come dire, sicuramente piccola cosa, ma un parziale ristoro a tutto ciò che Dolores stessa ha dato e offerto, una vita spesa instancabilmente, avrebbe potuto preferire altra comodità e, invece, battaglie territoriali a difesa dei giardinetti di Via Ruoppolo, invece occupazioni al Petraio, nel periodo del terremoto per sperimentare modelli di scuola, invece, ancora, grandi battaglie a difesa della condizione dei bambini diversamente abili negli Anni Ottanta: fu emblematico il caso di Giacomo Alvino, che richiamò l'attenzione delle Istituzioni di quel tempo. La sua presenza anche in Giunta, qui, a Napoli per oltre un anno, un tributo grande, che il Sindaco ricordava, è arrivato sino alle ultime settimane.

Non solo la campagna elettorale di un anno fa ma poi la militanza nell'ANPI – l'Associazione dei Partigiani – qui presente il Presidente, e il suo interesse continuativo, il suo interesse preoccupato e accalorato per sapere come andavano le cose in città, cosa si poteva fare; ebbene, noi cercheremo, nel nostro piccolo e con il garbo e il pudore dovuto, di profondere energie e impegno per onorare un così alto tributo alla storia della città di Napoli, della sua sinistra politica, delle sue Istituzioni, che mai hanno ceduto il passo al malaffare, alla compromissione, ma hanno tenuto sempre alta la bandiera e l'orgoglio dei principi per i quali si faceva politica. Per noi è un grande lutto, ma vorrà essere anche un momento di condivisione valoriale, che questa mattina ci richiama in senso così alto e così nobile
Vi ringrazio.

PRESIDENTE PASQUINO: Vorrei concludere questa breve cerimonia con un minuto di raccoglimento.

Il Consiglio Comunale osserva un minuto di raccoglimento

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie.

Allora, invito i consiglieri a prendere posto.

Abbiamo l'approvazione dei processi Verbali delle Sedute del Consiglio Comunale del 7 – 26 e 29 marzo 2012. Ricordo al Consiglio che i processi verbali, tenutisi in data 7 e 26 marzo 2012, sono stati inviati a tutti i Gruppi consiliari, ai fini della lettura e della formulazione di eventuali osservazioni o rilievi da parte dei consiglieri, che, peraltro, non risultano pervenuti a questa Presidenza. Pongo in votazione, pertanto, i suddetti processi verbali ritenendoli per letti e condivisi.

Chi è d'accordo resti seduto, chi è contrario alzi la mano, chi si astiene lo dichiari.

Unanimità sull'approvazione dei Verbali.

Punto uno. Monotematicità sulla Mobilità, Trasporto Pubblico locale e ZTL – Zona a Traffico Limitato.

Per favore, invito gli estranei ad abbandonare l'Aula. Per favore. E i consiglieri a pigliare posto.

La parola all'assessore Donati.

ASSESSORE DONATI: Grazie Presidente.

Sindaco, Assessori, Consiglieri Comunali, è questa oggi un'occasione importante e molto utile per fare il punto sui provvedimenti che l'Amministrazione Comunale e la nuova Giunta De Magistris ha assunto, in materia di Mobilità, Traffico e Trasporto pubblico.

Mi sia consentito prima di entrare nel merito dei singoli provvedimenti adottati, ricordare da dove siamo partiti, perché a volte ho la sensazione che questo sia troppo rapidamente stato dimenticato.

Innanzitutto, un livello di traffico, inquinamento, rumore, congestione, che ha portato tutti i Piani dell'Amministrazione vigenti a definire e a richiedere che, se vogliamo far rientrare Napoli nei limiti di Legge, dobbiamo ridurre del 30% il traffico, che la attanaglia.

Secondo. L'elevato livello di inquinamento, che misurano le centraline. Voglio ricordare

che, nel 2009, i livelli di superamento dell'inquinamento per la qualità dell'aria hanno superato, in questa città, centosettantaquattro giorni, cioè, praticamente, un giorno su due, peraltro, senza indurre l'Amministrazione dell'epoca ad assumere provvedimenti conseguenti di eguale valore, così come prescrive la legge.

Terzo. Nel campo del Trasporto pubblico, da un lato, questa è una città, insieme alla Regione, che ha un investito moltissimo sulle reti infrastrutturali, e questo è sicuramente un aspetto molto positivo: cantieri, che dobbiamo rapidamente chiudere per dare un servizio ai cittadini su ferro. Ma, allo stesso modo, non avendo adottato provvedimenti di regolazione del traffico in superficie, il trasporto su gomma, viceversa, ha perso mano mano velocità, utenti e, purtroppo, anche grazie ai tagli, anche molte corse. E, quindi, un'altra nostra sfida è quella di ridare slancio al trasporto pubblico, aumentando utenti, velocità, nel contesto dato.

Voglio ricordare, perché a volte anche nel dibattito, che c'è stato e ci sarà, molto importante, e che è stato anche molto istruttivo per me sui nostri provvedimenti e le varie critiche, polemiche o anche assensi, che abbiamo ottenuto, voglio ricordare che noi siamo in presenza di un Piano Generale del Traffico Urbano vigente, che numerosi provvedimenti, che noi abbiamo adottato, li prevede esplicitamente, ma che, stranamente, non erano stati messi in campo dalle Amministrazioni precedenti. Quindi, voglio ricordare con molta determinazione che è un nostro obbligo intervenire, che naturalmente, quando si interviene, si possono anche fare valutazioni differenti, che si possono anche fare errori e, in diverse occasioni, abbiamo anche corretto il tiro su alcuni provvedimenti; quello che sicuramente contesto è che sia possibile non fare assolutamente nulla e lasciare il traffico esattamente crescere come era precedentemente, perché – ripeto – Napoli era – e solo grazie ai nostri provvedimenti, è rientrata – una città completamente fuorilegge sul piano della qualità dell'aria.

Ecco, allora, il primo intervento che abbiamo adottato nell'estate scorsa: la Zona a Traffico Limitato del Centro Antico. Centoventi ettari nell'area cuore di questa città, i decumani, i decumani storici, nel perimetro della città, dove, con un insieme di provvedimenti, con un processo di concertazione, è intervenuto nel campo della sosta, degli autobus, a partire dal 22 settembre, quando sono state destinate due strade relevantissime per la città, Via Duomo e Via Pessina, a ridosso di Piazza Dante, nel tratto centrale, destinate al trasporto pubblico. Successivamente, il 25 ottobre, sempre su questi spazi, sono stati installati i varchi telematici; il 13 febbraio 2012 è stata avviata la Zona a Traffico Limitato. Adesso abbiamo installato ulteriori quattro varchi, che, a breve – allaccio dell'ENEL permettendo – entreranno in funzione, consolidando, quindi, un provvedimento, che noi riteniamo strategico, e in tutti questi mesi abbiamo dialogato fortemente con la città e con regole chiare, trasparenti e direi anche rigorose, abbiamo attribuito contrassegni di accesso a tutti gli aventi diritto, e voglio ricordare che la città è una città abitale, complessa, piena di attività e che i numeri soltanto nel Centro Antico ce lo dimostrano: 6260 contrassegni attribuiti, di cui circa la metà residenti; 1231 i contrassegni per il carico e scarico delle merci; 1098 contrassegni attribuiti per le Aziende e le Società erogatrici di Pubblici Servizi; un complesso, insomma, di contrassegni, che ha riconosciuto la vitalità e la mobilità nel Centro Antico e ad assicurato, al contempo, un rispetto molto rigoroso delle regole.

Siamo passati che, Via Pessina a Piazza Dante, passavano, precedentemente, circa ventunomila veicoli, adesso sono circa, in entrambi i sensi naturalmente, seimila i veicoli

che attraversano e che, naturalmente, hanno a che fare molto con autobus, taxi, disabili, cioè tutti soggetti che, per legge, hanno diritto di attraversare anche le corsie riservate.

Voglio ricordare che, da questi numeri, che vi ho dato, sono esclusi i contrassegni per disabili, è un diritto, che non è soggetto alla autorizzazione dell'Amministrazione o tutti i mezzi di soccorso taxi e autobus. Quindi, 6260 sono soggetti, che hanno diritto di accedere, sulla base del fatto che o vivono in quel territorio o si spostano e hanno necessità di avere un veicolo.

Quali sono stati i risultati della Zona a Traffico Limitato del Centro Antico? Sono stati un drastico abbassamento del livello del rumore dell'inquinamento e quello che, da più parti, era stato agitato come il limite del nostro provvedimento e cioè che, al contorno, sarebbe scoppiato il finimondo da Santa Teresa degli Scalzi alla discesa di Salvator Rosa, invece i dati ci dimostrano che anche queste strade si sono alleggerite di traffico, fino ad arrivare alla famosa Centralina Museo, che era costantemente fuorilegge negli anni precedenti, naturalmente con tutti i limiti che le centraline dell'ARPAC hanno, anche voi, se andate sul sito in questo istante, c'è scritto che tutto il sistema è in corso di riaggiornamento e manutenzione, ma, stante i dati presenti dell'ARPAC, la Centralina Museo, ad oggi, dall'inizio dell'anno, non ha superato soltanto quattro volte il livello di inquinamento dell'aria. E questo per noi è un motivo importante, che voglio ricordare ci ha anche consentito di evitare quei blocchi che avremmo dovuto fare obbligatoriamente permanentemente.

Ancora, sul livello del rumore: uno studio del professor Maffei, che ha censito la situazione precedente e in corso, peraltro, non a provvedimento consolidato, perché – ripeto – i quattro varchi telematici entreranno in funzione nelle prossime settimane, c'è soltanto un problema di allaccio dell'ENEL, ha riscontrato un livello di abbassamento dei decibel sul rumore di 3.7, quindi, per chi conosce come funzionano i dati sull'inquinamento del rumore, un dato veramente molto significativo.

In questi mesi non siamo intervenuti solo sul fronte della mobilità; abbiamo restituito alla città cantieri storici, che ne ostruivano molti lati, sto parlando di Piazza Carità, di Piazza 7 Settembre, sta progressivamente arretrando il cantiere della Stazione Toledo che a fine giugno – siamo in attesa di tutti le autorizzazioni, è tutto pronto per aprire la stazione ai cittadini – abbiamo ancora un punto sicuramente di criticità, che riguarda Piazza Dante, dove – avete visto – è stato riaperto un cantiere, e che durerà fino al 30 novembre, e abbiamo chiesto un impegno e stiamo vigilando perché questo impegno venga rispettato. È un cantiere, che ci serve, proprio perché tra un anno la Stazione Garibaldi aprirà il servizio e, per motivi di regole, determinate da uscite di sicurezza ulteriori, che devono essere implementate, quello è un cantiere essenziale. Ma penso anche che il Centro Antico dovrà essere oggetto e, insieme all'assessore De Falco, stiamo già lavorando in questo senso, a progetti di riqualificazione, legati al Centro Storico UNESCO, Patrimonio mondiale, quindi non solo patrimonio di questa città e dei nostri cittadini e cittadine, proprio per produrre quegli interventi di riqualificazione diffusa che facciano di una buona pavimentazione, di un arredo elegante, di una semplice illuminazione, senza interventi pesanti ma con interventi di ripulitura e di riqualificazione, un vivere questo Centro Antico decisamente migliore rispetto al passato.

Noi siamo molto soddisfatti di come la Zona a Traffico Limitato del Centro Antico è stata messa in campo; il dialogo è stato molto complesso, anche con la Municipalità, il dialogo con le Associazioni dei Ristoratori, dei Commercianti, dei Consorzi, delle

Confederazioni, degli Ambientalisti, dei cittadini, dei residenti, di Attività specifiche, posso assicurare che è stato molto intenso; naturalmente, io so bene che, nel campo del dialogo non è mai abbastanza, tanto più quando si producono degli interventi così rilevanti di modificazione degli assetti alla Viabilità e al Traffico, però sono stati messi in campo tutti gli strumenti di dialogo e di ascolto per avere un provvedimento di sintesi ed equilibrato; il dialogo con le Municipalità è un dialogo molto stretto, ma io qui lo voglio dire: ogni provvedimento di traffico sta sempre a ridosso di almeno due/tre Municipalità, che, spesso, presentano anche molte alternative diverse tra di loro, per cui, se da un lato, è nostro dovere ascoltarle, dall'altro è nostro obbligo trovare una sintesi tra le diverse esigenze delle diverse Municipalità, che abbiano, naturalmente, una barra dritta, almeno questo è il mandato che io ho ricevuto dal Sindaco De Magistris, dalla Maggioranza e dal Programma, con il quale ci si è presentati in quella città, di puntare verso la sostenibilità. E con la ZTL Centro Antico, credo che, anche a fronte dei rilievi che l'UNESCO ha fatto, rispetto a ritardi nel cuore dei Decumani, rispetto agli interventi, sia una delle cose che possiamo vantare a difesa di un'azione, che, naturalmente, non si può fermare qui ma deve andare avanti rispetto alla riqualificazione.

Secondo aspetto la ZTL a Traffico Limitato Straordinaria "*America's Cup*". La genesi di questo provvedimento è stata completamente diversa, anche se voglio ricordare che il Piano Generale del Traffico Urbano vigente già prevede molti interventi di pedonalizzazione, di compartimentazione, proprio per evitare un traffico improprio di attraversamento, che, per sua natura, deve stare su altri assi, in particolare su quelli tangenziali e perimetrali. Tutte le città moderne hanno tolto il traffico di attraversamento puro, diciamo dalle aree pregiate, mentre favoriscono naturalmente il traffico di destinazione verso i parcheggi e gli spazi di sosta, rispetto alle attività. E anche qui non posso fare a meno di sottolineare che, di tutte quelle che belle cose, scritte nel Piano Generale del Traffico Urbano, purtroppo, chi ci ha preceduto e che, magari, ci fa anche la lezione dai giornali, ben poco era stato realizzato. Non è una polemica, assolutamente; io so che fare i provvedimenti in materia di traffico non porta consenso nell'immediato, però questa Amministrazione ci sta provando e, nonostante tutti i correttivi, che noi possiamo mettere in campo, l'importante è che ci intendiamo sulla direzione, che deve essere quella della sostenibilità, del restituire spazi ai cittadini, del restituire anche accessibilità a chi, effettivamente, ha bisogno di un veicolo per muoversi.

Detto questo, il provvedimento, che abbiamo messo in campo per l'"*America's Cup*", è un provvedimento nato, sicuramente – io non l'ho mai nascosto – perché a seguito del dibattito su dove si doveva tenere l'"*America's Cup*", alla fine, si è scelto Via Caracciolo, Rotonda Diaz e – ricordo – si è occupato per l'area tecnica anche Viale Dohrn.

Io devo dire – e credo che il Sindaco mi sia testimone – che il 23 dicembre, quando mi accorsi che, effettivamente, dall'area di Bagnoli, si stava andando decisamente verso la zona centrale, zona che ha caratteristiche molto differenti sul Piano della Mobilità, scrissi una lettera al Sindaco, dicendo: "Attenzione. Questa è un'area molto delicata per la città; dobbiamo mettere in campo, se naturalmente la regata si terrà in queste zone, un provvedimento speciale...", perché la sommatoria di un evento, che attirava utenti, cittadini, turisti, persone della provincia, più l'occupazione di due strade fondamentali, avrebbe collassare complessivamente tutta l'area, nonché – credo – dato una pessima non solo immagine proprio messo in difficili condizioni tutta l'area, che sarebbe diventata un grande ingorgo. Quindi, abbiamo messo in campo una ZTL – perdonatemi l'aggettivo –

obbligatoria, abbiamo introdotto il doppio senso di marcia sulla Riviera di Chiaia e abbiamo messo in campo una Zona a Traffico Limitato, che, sostanzialmente, arrivava fino a Corso Vittorio Emanuele, facendo di Piazza Municipio e Piazza Sannazzaro i due principali varchi di accesso. Naturalmente, il tutto accompagnato da uno sforzo straordinario; voglio, di nuovo, qui ringraziare degli agenti di Polizia Municipale, nonché di un potenziamento del Trasporto Pubblico estremamente significativo.

E veniamo a parlare dei successi e anche delle criticità di questo provvedimento.

Innanzitutto, sicuramente, il successo è stato che la città ha scoperto di avere un lungomare straordinario, che era possibile vivere, invece di una tangenziale, come uno spazio liberato per passeggiare, per muoversi, per correre, per andare in bicicletta o semplicemente anche per sedersi e guardare, senza essere disturbati dal rumore, dall'inquinamento e dalla congestione, il mare.

Quali sono stati gli elementi di criticità di questo provvedimento.

Innanzitutto, che è un provvedimento messo in campo in modo molto rapido e quindi tutti i processi di consultazione, di concertazione, che sono propri di un provvedimento di questa portata non sono stati possibili e questo è sicuramente un punto critico di questo – è stato e lo è – di questo provvedimento.

Secondo. I varchi a vista certamente hanno prodotto forti criticità per il controllo perché hanno sovrapposto, allo stesso varco, gli aventi diritto, gli autobus, i taxi, insieme a quelli che non avevano diritto o addirittura riprovavano più volte a passare allo stesso varco, e sicuramente abbiamo avuto forti ingorghi e problemi ai varchi. Non è a caso che, quando ho messo in campo il Provvedimento ZTL Centro Antico e anche in tutte le mie comunicazioni – io non manco mai di andare in Commissione a riferire rispetto ai Provvedimenti, ogni qualvolta che il Presidente e i Consiglieri me lo chiedono – ho sempre detto che questa è una città, che, se vuole recuperare terreno, deve mettere in campo telematica applicata, perché è impensabile nel 2012 che, dentro l'automobile ci sia sogni diavoleria, mentre per controllare soltanto una paletta. Il mondo moderno non funziona così; in Italia non funziona più così già da anni e dobbiamo fare un'iniezione di Sistemi di Prenotazioni, Sistemi di Informazione, Telematica Applicata, controllare le corsie, perché ogni provvedimento che mettiamo in campo, che non ha il controllo, è destinato a durare due mesi, tre mesi, qualche settimana e poi, pian piano, se non tieni costantemente il vigile, non funziona. E credo che anche l'esperienza precedente di questa città sia stata proprio quello: ha tentato di pedonalizzare Via Caracciolo, ha tentato Zone a Traffico Limitato, ma, finché non abbiamo cominciato... e devo dare atto che, per fortuna, Mezzocannone e Piazza del Gesù o Calata Trinità Maggiore hanno varchi già installati dalle precedenti Amministrazioni, perché io sono molto onesta nel giudizio: ci sono cose buone, che erano state fatte, e cose meno buone, che non erano, invece, state fatte. Noi ai varchi telematici crediamo moltissimo, proprio perché questo scoglie il problema del controllo manuale non tanto per la discussione che, di per sé, si alimenta tra il singolo e il vigile molto faticosa ma perché quello è un quadro di regole, sicuro, certo, rigoroso e controllabile e per cui tutti i fenomeni tendono, naturalmente, a funzionare.

Tutte le città italiane, che hanno i varchi telematici – e praticamente ormai sono tutte le grandi città – hanno messo in campo provvedimenti complessi di gestione, che ti permettono di aprire e chiudere, a seconda di come funziona la città, ad orari differenti; ti consentono di selezionare i flussi; cioè, ti consentono quella flessibilità di gestione, oltre che quell'uso oculato di risorse, che è costituito sicuramente dagli agenti di Polizia

Municipale, che – guardate bene – non devono scomparire dalla strada, perché sono comunque un controllo, sono sicurezza per i cittadini, sono un sistema equilibrato, diffuso sul territorio di presidio istituzionale importante, ma che non devono essere (...) chi ha compiti sempre più complessi e onerosi, da qui la mia battaglia – spero – vinta, naturalmente, anzi sicuramente vinca, e che mi auguro il Consiglio Comunale confermerà, che nel Bilancio vi siano le risorse per il Progetto <<Itaca>>, che è il progetto cofinanziato dal Ministero dell'Ambiente, proprio per fare della telematica applicata al traffico uno strumento di slancio, che ci consente davvero di fare delle politiche di Mobilità, che, altrimenti – lo ripeto – sono destinate, dopo pochi mesi, a rientrare nell'ordinaria Amministrazione e, quindi, a non funzionare.

Quindi, dicevo, un provvedimento straordinario, poco discusso con la città e con un controllo a vista, con i varchi telematici, che ci ha creato non poche difficoltà e le ha create soprattutto proprio ai taxi, al Trasporto pubblico o agli aventi diritto, come i residenti, che, paradossalmente, erano quelli che, invece, avrebbero dovuto maggiormente beneficiare del provvedimento. Però, va anche ricordato, perché le criticità vanno elencate, anche le cose buone: la pedonalizzazione di Via Partenope, credo sia stata – se posso usare questo linguaggio – anche una sorpresa per gli stessi ristorati, che inizialmente erano particolarmente contrari e che, man mano, che nuovi clienti, che amano, invece, andare in luoghi più tranquilli, dove si vede il mare; del resto, quale spazio è più strepitoso di Via Partenope con Capri d'avanti, Castel dell'Ovo sulla sinistra, Via Caracciolo e Posillipo, diciamo sulla destra.

È chiaro che, adeguatamente ristrutturata, se all'inizio... io comprendo e penso sia stato assolutamente vero che ci sia stato uno choc perché, se ero abituato ad avere il mio cliente sull'automobile davanti, magari abusivo, in terza o quarta fila, è chiaro che quella clientela, di colpo, non poteva più arrivare. Ma, pian piano, che il provvedimento resta in funzione, i numeri e anche il vissuto di quel territorio ci dimostrano che stanno, invece, crescendo numeri importanti di accesso, peraltro, alle spalle si arriva anche con l'automobile. E, quindi, il lungomare pedonalizzato, la pedonalizzazione di Via Partenope hanno costituito per molti cittadini una straordinaria occasione per riprendersi un pezzo di città e viverlo pienamente. Naturalmente, siamo ben consapevoli che, quando togli un pezzo di traffico – vale per Via Pessina e vale anche per Via Caracciolo o Via Partenope – tu ritrovi l'asfalto, una pavimentazione inadeguata: cioè, tutte le strade, che vengono liberate dal traffico, dove il traffico viene ridimensionato, hanno bisogno di progetti di riqualificazione, per cui voglio subito anticipare che su questo stiamo ragionando e lavorando e tutte le critiche e i suggerimenti per andare in quella direzione, naturalmente, sono molto importanti.

Da questa... la scelta dell'Amministrazione, prima voluta dal Sindaco De Magistris, ma – vi assicuro – discussa anche molto accuratamente all'interno della Giunta, sul che fare appena si stava avvicinando la data di completamento della ZTL straordinaria, che doveva finire il 25 di aprile.

La scelta comune... e vi assicuro il dibattito è stato vero e c'erano anche opinioni differenti; io stessa ho invitato, vi assicuro, a una grande prudenza, la sintesi che è stata ritrovata è stata quella di addivenire a una proroga del provvedimento fino al 30 di novembre, pur ridimensionato nella sua area e nei suoi orari, per due semplici ragioni: uno) per darci il tempo di presentare e concertare, secondo le regole di un provvedimento definitivo, la Zona a Traffico Limitato, che noi abbiamo ribattezzato "del Mare"; secondo) tenendo conto che, dovendo installare dei varchi telematici – e ripeto – condizione essenziale, perché il provvedimento funzioni, così come il lungomare pedonalizzato – lo dico subito – trascina con sé in modo inesorabile la Zona a Traffico Limitato... io anche oggi ho visto sui giornali una lettera di una cittadina, che, peraltro, fa parte del Comitato Riviera di Chiaia, che io già la scorsa settimana ho incontrato, ai quali ho spiegato che l'Amministrazione intende, sì, andare avanti, ma intende andare avanti con un progetto, che tenga insieme il lungomare pedonalizzato con la Zona a Traffico Limitato alle spalle, di cui, naturalmente, possiamo discutere gli orari e la sua dimensione, ma che non esiste – e lo ripeto – un lungomare pedonalizzato, che butta un traffico selvaggio sulla Riviera di Chiaia, perché questo sarebbe di per sé un provvedimento inaccettabile, non funzionerebbe e creerebbe una congestione e un inquinamento a ridosso della città che non si può sostenere. Per questo questi sei mesi ci servono per mettere in campo i varchi telematici, per presentare un progetto, che venga concertato con tutte le Istituzioni, così come, però, in queste settimane, abbiamo anche riaperto il parcheggio di Viale Dohrn, che – lo ricordo – ha circa quattrocento posti e che è accessibile anche durante l'orario dell'entrata in vigore della Zona a Traffico Limitato. Quindi, la proroga al 30 novembre serve per presentare un progetto definitivo, per installare i varchi telematici per discutere, concertare con tutta la città e le Istituzioni, innanzitutto, questo provvedimento che l'Amministrazione vuole adottare.

Ancora. Siamo in queste ore, proprio, discutendo e collaborando intensamente con la Prima Municipalità, con il Presidente Chiosi, perché la vecchia Zona a Traffico... la chiamo così: "Zona a Traffico Limitato di Chiaia", istituita – pensate – nel 2005, e quindi sono già sette anni, ma dato che non aveva un sistema di controllo telematico e quello che si faceva lo si faceva random con i vigili, tendeva ad essere poco rispettata, molto poco rispettata e, grazie anche a risorse della Municipalità nell'ambito dei propri fondi, sono stati acquistati nuovi quattro varchi telematici e sono stati già installati e questo vale sia per il parcheggio di Pianura sia per i varchi telematici del Centro Antico, il problema è semplicemente l'allaccio dell'ENEL, anche se in quell'area – Borgo Marinari, Via Domenico Morelli, Vico Belle Donne, Via Cavallerizza a Chiaia – noi apriremo, a breve... l'ultima intesa con il Presidente è che l'Ufficio del Comune, naturalmente – perché le regole devono valere per tutti allo stesso modo – aprirà presso la Municipalità, così come, a suo tempo, è stato aperto l'ufficio a Piazza Dante, per l'attribuzione dei contrassegni di tutti i soggetti, aventi diritto. Quindi, replicando anche lì quel sistema varco telematico e distribuzione dei contrassegni, che consente effettivamente un pieno rispetto delle regole già fissate.

Quindi, per la Zona a Traffico Limitato del Mare, anche questo è un pezzo importante, che avvia in quella direzione il procedimento; l'intento dell'Amministrazione è di confermare il lungomare pedonalizzato e una estesa zona alle spalle a traffico limitato; di installare varchi telematici; di migliorare il Trasporto Pubblico e di distribuire, secondo il quadro di regole, già sentito dall'Amministrazione, contrassegni per tutta quell'area.

Quindi, capite bene che questo provvedimento è un provvedimento di vasta portata che, sicuramente, merita e meriterà discussioni nelle Commissioni e come questa in Consiglio Comunale, perché stiamo veramente decidendo del futuro della città, per quanto riguarda la Mobilità.

Noi riproporremo il provvedimento originario ZTL – chiamiamola “*America’s Cup*” – quindi incluso sabato e domenica; già con il Presidente Chiosi ci è stato chiesto che la vecchia ZTL Chiaia, soprattutto nella zona – tra virgolette, viene definita così, anche io la chiamo così – “dei Baretti”, in realtà, vi sia un controllo molto ferreo della movida, H24, e i sistemi di gestione flessibili ci consentono anche di differenziare gli orari, sulla base delle diverse esigenze.

Voglio dire che, congiuntamente a questo provvedimento, dato che la città non funziona a pezzi ma funziona nel suo complesso, provvederemo a estendere la Zona a Traffico Limitato anche ai Quartieri Spagnoli, alla zona della Pignasecca e alla zona di Tarsia, proprio per evitare che vi sia un traffico di attraversamento improprio o scorciatoia, che, naturalmente, è sempre in agguato nei comportamenti degli automobilisti. Quindi, in questo momento, i varchi telematici... verranno tredici nuovi varchi telematici, di cui, al di là del Progetto “*Itaca*”, abbiamo già identificato le risorse per far partire immediatamente... naturalmente è una gara, perché siamo nel campo delle regole, le gare devono essere corrette e di pubblica evidenza, in questo modo avremo un bacino complessivamente protetto, accedibile, poi possiamo – ripeto – discutere degli orari, di chi accede, di chi non accede, ma in questo modo si creerà una zona molto protetta e si eviterà quello a cui, purtroppo, abbiamo assistito, a volte, in qualche giornata – e i residenti non hanno mancato di segnalarcelo – delle scorciatoie, per esempio, su Via Nardones o Santa Caterina, che veniva usata un po’ astutamente, soprattutto in certi orari, magari quando avevamo dovuto allentare un po’ il controllo e la vigilanza per restituire agenti di Polizia Municipale a tutta la città.

In questo modo configuriamo un provvedimento, che ci consente anche di fare nuove aree pedonali. Noi abbiamo – per esempio – nella zona dei Quartieri Spagnoli, numerose sollecitazioni di non solo residenti ma soprattutto ristoratori e attività prediate, che stanno all’interno di quel territorio, proprio per destinare delle strade alla pedonalizzazione. Se noi non abbiamo anche in questo caso la Zona a Traffico Limitato con i varchi telematici, queste pedonalizzazioni non funzionano perché alleggeriresti il traffico su una strada, che immediatamente si scaricherebbe, come scorciatoia, nella strada a fianco. Purtroppo, tutti i provvedimenti di alleggerimento del traffico ci richiedono di ridurre o un traffico di attraversamento e di puntare, invece, su un miglior potenziamento del Trasporto Pubblico.

Quindi – come capite – noi non neghiamo delle criticità, che ci sono state e continuano ad esserci, perché adesso, avendo alleggerito il provvedimento nella sua dimensione e nei suoi orari, ai varchi manuali non c’è più il grande ingorgo ma sicuramente la Riviera di Chiaia, soprattutto gli edifici prospicienti, stanno soffrendo di una Zona a Traffico Limitato, sotto sommato, ridotta nella sua dimensione. Ma io, come ho già avuto modo di dire ai cittadini, che ho incontrato, loro pongono una giusta esigenza e interesse dell’Amministrazione è quello di riproporre un provvedimento su vasta scala, che tuteli l’accesso, naturalmente, verso i parcheggi ma che eviti un traffico di attraversamento.

È chiaro che anche l’accesso ai parcheggi, anche a rotazione, con il varco telematico diventa molto semplice, perché l’auto viene registrata all’ingresso; ogni giorno i vari

parcheggi ci dovranno definire, naturalmente, con un quadro di regole, perché gli abusi vanno sempre vietati da parte di chiunque, con un protocollo concordato, la lista delle auto, che sono entrate nei loro parcheggi, naturalmente per evitare che qualcuno possa citare l'argomento: "Sto andando a un parcheggio", quando non è vero e, quindi, entri abusivamente nella Zona a Traffico Limitato. Cioè, quello che era molto complesso da definire senza varchi telematici, con i varchi telematici, invece, si può fare molto tranquillamente.

Ancora. Io voglio parlare, infine, del Trasporto Pubblico locale, perché tutti i nostri provvedimenti non potrebbero stare in piedi, se noi non avessimo un'idea di rilancio del Trasporto Pubblico, che, naturalmente – come sapete – ha subito dei tagli pesanti, proprio agli inizi del 2011, grazie alla manovra o a causa, purtroppo, della Manovra Tremonti, devo dire non alleggerita dalla Manovra Monti, e che la Regione ha dovuto attuare per la sua parte di competenza e che, in parte, per i suoi problemi di Bilancio ha addirittura aggravato, anche se – devo dirlo – con la Regione c'è un dialogo molto stretto e noi stessi abbiamo sollecitato un rilancio del Trasporto Pubblico, che passi per investimenti, perché non ci è sfuggito assolutamente che limitare le corse della Circumvesuviana o della Cumana, così come i nostri provvedimenti di traffico hanno un impatto anche su tutta la provincia – ne siamo assolutamente consapevoli – così, allo stesso modo, i provvedimenti di riduzione dell'offerta di trasporto in tutto il bacino provinciale hanno un riflesso rispetto all'utilizzo dell'auto da parte dei cittadini. E voglio dire che, nonostante i tagli pesanti, abbiamo chiesto alle nostre aziende uno sforzo straordinario; il Progetto di fusione, che noi ci apprestiamo a fare e di cui abbiamo già un documento in bozza – aspettiamo soltanto di approvare il Bilancio per poi presentarlo non solo alle competenti Commissioni ma anche ai Sindacati e agli utenti, che ci richiedono questo documento – ci consentirà di riorganizzare i servizi di Trasporto intorno alla rete su ferro, che cresce, ridisegnando la gomma. Quindi, fare la fusione non è soltanto un modo – e sarebbe di per sé sufficiente, sia ben chiaro – per risparmiare risorse in termini di gestione, in termini di Consigli di Amministrazione, in termini di direzioni e direttori – ripeto – che di per sé sarebbe un ottimo motivo, ma proprio perché noi abbiamo una rete su ferro, che cresce, e una rete su gomma, che, in parte, si sovrappone, che deve essere completamente ridisegnata intorno al trasporto su ferro.

I cantieri della Metropolitana ci hanno già consegnato la Stazione Toledo; tra un anno apre la Stazione Garibaldi; Municipio è per l'anno dopo, la stazione. Poi servirà ancora tempo per risistemare in superficie sia Piazza Garibaldi che l'area di Municipio, ma, intanto, noi potremo offrire ai cittadini un servizio migliore di adesso, e devo dire che su questo – lo voglio sottolineare – c'è una grande collaborazione con la Regione, con la quale abbiamo discusso a lungo le risorse necessarie per il completamento di questa rete metropolitana e il prolungamento verso Capodichino, che, a sua volta, ha ottenuto dal CIPE, prenotati, ben trecento milioni, per proseguire fino al Centro Direzionale e andare oltre fino a Capodichino. Risorse che, naturalmente, non bastano ma che ci consentono di non chiudere i cantieri e di, rapidamente, poter, entro fine anno – questo è il nostro impegno, ed è anche lavoro e occupazione per questa città – riaprire i cantieri per la prosecuzione; così come... e devo dire che la Regione è stata molto sensibile, nel protocollo, che si andrà proprio nei prossimi giorni, credo addirittura domani, a sottoscrivere, che ormai è stato approvato da entrambi le Giunte Regionali e Comunali, vi sono anche le risorse – aspetto molto importante – per i treni, perché il rischio è che noi

apriamo, purtroppo, nuove stazioni e non siamo in grado di fare più servizio perché non abbiamo nuovi treni da mettere in campo. È chiaro che anche per i treni, tra una gara e la realizzazione, serviranno almeno tre anni, ma almeno consolidando questo protocollo, abbiamo una prospettiva, che, entro il 2015, ci consentirà veramente di aumentare i servizi di trasporto su ferro. E questa ragione è anche quella per cui... Voi sapete che, in questo momento, sono in campo norme, che intimano ai Comuni di definire presso la Regione il bacino ottimale di traffico e di trasporto pubblico, entro cui... la norma sui Servizi Pubblici locali, le gare e la concorrenza, entro cui, poi, svolgere il proprio servizio, nonché attuare i provvedimenti in materia di concorrenza.

Noi riteniamo che, dopo una lunga riflessione, perché non è stato semplice... il bacino comunale di traffico è chiaro che è un bacino sovracomunale, di per sé e lo abbiamo visto, sia con i problemi Circumvesuviana, Cumana o i nostri provvedimenti di traffico, quanto siamo reciprocamente legati, però voglio anche ricordare due dati, che ci portano a richiedere, comunque, alla Regione che il nostro bacino ottimale – pronti poi a discutere, naturalmente – ma la richiesta, che noi faremo sia quella di riconoscere il bacino in ambito comunale, per tre fondamentali ragioni: uno) il fatto che comunque 2/3 del trasporto pubblico, che avviene in città, usa esclusivamente i servizi o di ANM o di “Metronapoli” o le funicolari, quindi è una quota molto rilevante; 2) a questa evoluzione gomma-ferro, che ha ancora un esito abbastanza legato per i prossimi tre/quattro anni: il ferro cresce, la gomma cambia, ma l’uno deve tenere conto dell’altro e mai potremmo assumere provvedimenti, diciamo, aprioristici. Faccio un esempio: quando si aprirà Garibaldi, è che chiaro che c’è un autobus – l’R2 – immagino molti di voi lo abbiano preso e che porta proprio qui a Piazza Municipio; nell’immediato, finché apre Garibaldi, ma non apre Municipio, quello è un autobus – per esempio – che noi dobbiamo tenere; soltanto quando, l’anno successivo, aprirà anche Municipio, noi saremo nelle condizioni o di dire: “Hai un trasporto su ferro decisamente migliore” e quella risorsa distribuirla per un trasporto pubblico su gomma, che vada a potenziare altre zone di adduzione e, quindi, evidentemente, superando progressivamente quella linea. E, quindi, il fatto di avere dei tempi molto correlati ferro/gomma ci induce a pensare che l’ambito ottimale, proprio perché noi non abbiamo delle situazioni consolidate ma abbiamo una situazione in grande evoluzione, che noi dobbiamo costantemente tenere insieme il ferro con la gomma, anche perché voglio dirla così: se noi non facessimo questo, e portassimo tutto il traffico denso e ricco sulla linea 1 della Metropolitana e, invece, facessimo fare alla gomma, ad ANM, semplicemente l’adduzione al ferro, quindi una distribuzione, che porta meno utenti a parità di chilometri distribuiti e quindi anche di costi, avremmo creato tutte le premesse per il fallimento della Società ANM. Quindi, tenere insieme, fare un’unica Società è un modo non solo per risanare queste aziende ma anche per tenere insieme dei Bilanci, che, altrimenti, in modo separato, farebbero sì che “Metronapoli” andrebbe benissimo e ANM sarebbe destinata al fallimento, cosa che non ci possiamo permettere, perché la gomma, per molti pezzi di città, resta un sistema di trasporto pubblico insostituibile, perché, comunque, ha le stazioni su ferro, nonostante i parcheggi che stiamo realizzando, sicuramente una buona adduzione la deve fare anche il trasporto su gomma, perché ci sono interi pezzi di città – penso, per esempio, a Ponticelli – che hanno bisogno di trasporto su gomma, così come le linee tranviarie – penso a San Giovanni – anche esse devono essere potenziate, devono trovare nel nodo di Piazza Municipio, una integrazione formidabile con il resto della rete. Quindi, noi abbiamo veramente bisogno di avere

un'unica società gomma/ferro e definire il bacino comunale come il nostro bacino ottimale.

Infine, voglio dire su questo tema rispetto al ruolo con i privati. In realtà, nel trasporto pubblico, il ruolo dei privati è praticamente stato sempre inesistente, perché, dato che l'Italia ha sempre destinato ben poche risorse, rispetto ad altri Paesi, come Germania, Francia al trasporto pubblico, in realtà, stiamo sempre parlando di società piene di difficoltà, di contributi, se non di debiti; quindi voglio rassicurare che non è intenzione dell'Amministrazione separare le linee ricche dalle linee povere, che è un classico delle privatizzazioni, e la fusione e il bacino ottimale proprio a questo ci serve: noi vogliamo un Bilancio equilibrato delle nostre aziende. So perfettamente che qualche privato potrebbe essere interessato – per esempio – alla Linea Metropolitana, e ci credo: grandi investimenti, magari arrivano anche i treni; invece noi vogliamo tenere insieme questi servizi, insieme alla gomma, e, nel caso si procedesse con dei progetti di liberalizzazione di quote parziali del servizio, non verrebbe mai a mancare il controllo pubblico su queste società, perché il Trasporto Pubblico non è soltanto servizio ai cittadini ma è coesione sociale, è diritti dei lavoratori, è occupazione, e tutti questi elementi devono per noi stare insieme.

Naturalmente, avremo modo di discutere, in particolare nella Commissione competente i futuri passi: la fusione, l'ambito ottimale, la liberalizzazione, ma lungi da noi l'idea che un servizio di trasporto, peraltro non accadrà, perché non c'è nessuno interessato a venirsì a prendere le tratte deboli e, peraltro, anche spesso, il privato, che viene invocato, in realtà, è il pubblico di un altro Paese, perché nel settore del Trasporto di questo stiamo parlando e, quindi, quantomeno, ci vuole la reciprocità: non sarebbe corretto se qualcuno viene qui e si prende tratte ricche, e non glielo permetteremo, invece, non è consentito alle nostre aziende di andare a concorrere... sto parlando, naturalmente, di scenari macro ma, quando si parla di Europa, di concorrenze e di liberalizzazioni, dobbiamo sempre ricordare che stiamo parlando di Servizi Pubblici di coesione sociale e di diritti dei lavoratori che per noi sono tre temi, che devono stare fortemente insieme.

Infine – e su questo concludo – in questi ormai dodici mesi, ormai ci siamo nel nostro piccolo anniversario, noi abbiamo lavorato veramente intensamente per recuperare terreno. Questa è una città, che ha enormi potenzialità; ha una rete metropolitana, che abbiamo ereditato e che stiamo cercando veramente, con grande impegno, di accelerare i cantieri, trovare le risorse, aprire i nuovi cantieri che servono; è una città che ha delle potenzialità enormi, anche grazie alla sua densità, che in termini di traffico, invece, diventa un punto di grande debolezza e, in termini di trasporto, diventa, paradossalmente, un punto di grande forza, anche per questo noi abbiamo messo in campo – è già stata approvata la delibera – la redazione di un Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta, io ho già cominciato a discutere con la Provincia, perché, naturalmente, i confini di Napoli non consentono di fare una visione interna, senza ragionare su scala più vasta, così come tutte queste strategie, che riguardano il trasporto pubblico e gli investimenti e i treni devono essere discusse con la Regione, che, naturalmente, dispone, nel campo dei fondi europei, di queste risorse.

Quindi, io credo che noi dobbiamo essere tutti quanti non dico orgogliosi ma almeno rigorosi nel giudicare che l'Amministrazione ha messo in campo provvedimenti concreti, non ha soltanto fatto chiacchiere e annunci. Abbiamo riconosciuto anche le nostre difficoltà, però ci apprestiamo a mettere in campo progetti, che diano una visione stabile

e permanente di questa prospettiva, che punti alla Mobilità, alla sostenibilità e anche all'integrazione tra diversi pezzi di città.

Sicuramente, negli ultimi mesi, io ho un po' trascurato altre Municipalità, nonostante abbia fatto assemblea a San Giovanni, a Ponticelli. Avevamo in campo una Zona a Traffico Limitato a Via Epomeo, già votata dalla Municipalità nel tratto centrale, che noi vogliamo mettere in campo, ma, se non libero vigili, mettendo i varchi telematici, non sono in grado di assecondare quel provvedimento di intesa con la Municipalità, quindi non soltanto Centro Antico o Chiaia o Lungomare, questa è una città, che è ben più vasta di questi territori, questi sono i territori, naturalmente, a grande attrazione, direi mondiali, nemmeno urbana, ma vi assicuro, e lo potete verificare in diversi provvedimenti, che l'attenzione del mio Assessorato e dell'Amministrazione è in egual misura rivolta a tutte le Municipalità, perché sarebbe veramente sbagliato pensare soltanto a qualche pezzo di città e non pensare, invece, all'interesse della città, che ha diritto anch'essa ad avere la stessa qualità e gli stessi provvedimenti, tant'è che il Progetto "Itaca" prevede Telematica Applicata, già da progetto, in tutte le parti della città, per poter consentire quella messa in campo di corsie riservate, Zona a Traffico Limitato, aree pedonali, che, vi assicuro e – devo dire – lo registriamo sempre con piacere, ci derivano da moltissime Municipalità, quasi una sorta di emulazione: "Anche noi vogliamo la Zona a Traffico Limitato". Pronta a ridiscutere, pronta a porre dei correttivi, che riteniamo insieme giusti e necessari, ma senza dimenticare da dove veniamo, a che livello di condizioni di congestione traffico questa città era, e quindi riconoscere anche i buoni passi avanti, fatti da questa Amministrazione.

Grazie.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie Assessore Donati.

Adesso la parola al consigliere Formisano Giovanni, come Presidente della Commissione.

CONSIGLIERE FORMISANO: Posso anche cederti volentieri la parola, se hai da proporre qualcosa che aiuti questa città ad andare avanti, evitando polemiche – mi devi scusare – dannose e inutili alla nostra città. Grazie.

Allora, grazie Presidente, Grazie Assessore.

Il tema di questo Consiglio Comunale riguarda uno degli elementi essenziali del possibile sviluppo della città, del miglioramento della sua vivibilità, della sua modernizzazione.

Fin dal suo insediamento, la Commissione, che presiedo, ha rivolto la sua attenzione all'analisi del sistema cittadino dei trasporti e allo studio dei mezzi per il suo miglioramento. La questione degli sprechi, delle duplicazioni di strutture amministrative, dirigenziali e gestionali, ci è apparsa in tutta la sua gravità.

Abbiamo rilevato subito che questi elementi erano alla base di un inefficiente uso delle risorse disponibili. Già insufficienti di per sé. Le analisi svolte ci hanno portato a proporre l'accorpamento delle aziende comunali del settore – ANM, "Metronapoli" e "Napolipark" – in un'unica struttura aziendale, come conseguenza strettamente logica della necessità di eliminare le disfunzionalità rilevate.

Ci rendiamo perfettamente conto della complessità legata alla realizzazione pratica di questa scelta, così logicamente concepita. Analizzare i singoli patrimoni, studiare le forme adatte alle fusioni societarie, la definizione di una dotazione organica adeguata alla

nuova struttura, non influenzata dalla preesistente, l'individuazione dei livelli dirigenziali, amministrativi ed esecutivi adeguati alla nuova struttura, il coordinamento delle differenze contrattuali per ricondurre la Gestione del Personale in un unico ambito contrattuale, l'armonizzazione stessa delle differenti professionalità, esistenti in una differente ed efficiente nuova organizzazione aziendale sono tutte questioni che richiedono impegno e professionalità.

La Giunta ha subito accolto la sollecitazione della Commissione da me presieduta e si è mossa con decisione e tempestività per l'avvio degli atti necessari. La costruzione di un'azienda, che costituirà nel suo realizzarsi una vera eccellenza e una novità a livello nazionale, sarà un elemento di forte caratterizzazione del processo di modernizzazione e di vivibilità della nostra città, che è l'obiettivo di fondo di questa Giunta e della Maggioranza che la sostiene.

Tuttavia, questo obiettivo non ha nulla di partigiano; esso tende a incrociare gli interessi della città e della comunità di cittadini, che la costituisce. In quanto tale, auspichiamo che, pur nell'opportuno contributo critico, il Piano venga sostenuto da tutto il Consiglio Comunale.

I tempi di realizzazione del Piano sono elemento dirimente ai fini della sua efficacia e perciò riteniamo che l'aver fissato l'inizio del prossimo anno, come data di partenza della nuova struttura societaria, sia una scelta congrua, rispetto all'urgenza della trasformazione del sistema del trasporto pubblico cittadino. Dobbiamo avere coscienza che ci sarà molto di transitorio nelle scelte operative di servizio, che dovremo compiere, perché – come tutti sanno – il definitivo assesto del sistema di trasporto cittadino non potrà avvenire che con il completamento della Metropolitana.

Non sarà un tempo di pura attesa. Lo studio di una nuova rete di trasporti, che coniughi la regolarità di trasporto su ferro con la flessibilità di quello su gomma, per estendere in modo coordinato il diritto dei cittadini a una mobilità sostenibile, deve cominciare subito. La nuova azienda potrà così confrontarsi con ipotesi di sviluppo già valutate.

L'articolazione della nostra armatura urbana richiede una struttura, che contenga elementi di flessibilità, che consentano l'agile adeguamento del servizio al mutare delle necessità della cittadinanza. Ne abbiamo avuto un recente positivo esempio nell'adeguamento e nel riordino del servizio automobilistico nella zona di Barra/San Giovanni/Ponticelli, per superare le difficoltà di congiungimento di quei quartieri con il centro cittadino, a seguito del drastico taglio delle corse della Circumvesuviana, conseguenza delle irrazionali scelte della Regione.

Le discussioni, sulle conseguenze della istituzione della ZTL in città, si sono concentrate, essenzialmente, sugli effetti della loro realizzazione sulla circolazione veicolare: "Accesso sì/accesso no"; "Traffico di Attraversamento"; "Gestione delle Soste", sono gli argomenti su cui si è concentrata l'attenzione.

L'acronimo ZTL significa, come è noto, Zona a Traffico Limitato. E' questa dizione a generare l'equivoco, perché essa indica, chiaramente, nella limitazione del traffico, l'obiettivo reale del provvedimento. È molto più precisa la dizione internazionale, *LEZ* che sta per "*Low Emission Zone*" – ovvero Zona a Bassa Emissione. Come si vede in questo caso, l'enfasi sta sul miglioramento ambientale, sulla diminuzione dell'inquinamento atmosferico, che la limitazione del traffico comporta.

Tale elemento a Napoli non sfugge all'attenzione del parti interessate ma, se sollevato in sede in discussione, viene accolto come un moto di fastidio. Vengono considerati

irrilevanti i dati, che eminenti Enti di Ricerca diffondono sulla diffusione delle patologie respiratorie, delle neoplasie polmonari, delle asme allergiche infantili nelle zone ad intenso traffico. Discende da ciò che l'istituzione delle ZTL tende, soprattutto, a diminuire tali gravi conseguenze del traffico veicolare, sulla salute di cittadini e delle fasce infantili in particolare. È ovvio che Commercio e Attività Produttive vanno sostenute, ma ciò non può avvenire a detrimento della pubblica salute. È auspicabile che, nel prosieguo di incontri e discussioni, tale elemento venga attentamente valutato. Il sistema di trasporto pubblico, che vogliamo, con completamento della Metropolitana, punterà a sfruttarne le potenzialità, migliorando la circolazione interna dei quartieri periferici, pari, per densità abitative, a medie città italiane. Destinato a una maggiore offerta di trasporto locale, il parco auto, impegnato attualmente nelle linee di adduzione al Centro e nelle linee di attraversamento della città, che, in presenza della rete su ferro, sarà possibile ridurre. Una grande funzione di riduzione del traffico veicolare di attraversamento sarà svolto dal collegamento tranviario est/ovest, con il prolungamento – diceva bene prima l'assessore che è allo studio una serie di miglioramenti – della linea tranviaria fino Coroglio, precisamente fino a Città della Scienza. Bisognerà privilegiare nello sviluppo della rete la trazione elettrica, sia alimentata da rete sia autonoma per l'evidente positività della sua scarsa ricaduta ambientale. In prospettiva, bisognerà anche considerare la possibilità di ampliare l'estesa chilometrica della rete tranviaria, considerate le altre importanti città italiane, tipo Milano, Torino, Roma, hanno un'estesa superiore a tre o, addirittura, dieci volte quella napoletana. Faccio notare che anche le medie città venete, come Padova – ad esempio – e Mestre, si stanno dotando di una rete tranviaria, che non avevano mai avuto, oltretutto con le più avanzate tecnologie quali l'alimentazione a induzione o con la terza rotaia interrata. Osservo ancora qualche tipo di mezzo in grado di usarle, è stato addirittura progettato – qui dobbiamo fare un minimo di attenzione – a Napoli dall'Ansaldo, che è una delle poche realtà, che insiste e resiste nella nostra città. Nell'ambito del rinnovamento del sistema, bisognerà pensare anche a soluzioni flessibili per garantire la mobilità nel Centro Antico e nei Quartieri Spagnoli, con snelle linee di raccordo con la rete principale, esercitata con mezzi adatti alla loro rete viaria. In questo caso, io penso che sia utile rielaborare un vecchio progetto di ciò che è stato a Napoli il taxi cumulativo, abbandonato velocemente non si capisce il perché. Io penso che lo dobbiamo riprendere questo progetto, lo dobbiamo valorizzare proprio per dare la possibilità a quartieri, come i Quartieri Spagnoli o, addirittura, a qualche periferia di far valere il loro diritto, perché, se la mobilità è un diritto, deve essere valorizzato in tutto e per tutti.

Concludo, sottolineando che lo sviluppo del Trasporto pubblico locale e la conseguente riduzione del traffico privato avrà importanti conseguenze sulla salubrità dell'aria. Quasi sempre l'elemento del miglioramento dell'ambiente cittadino, derivante dalla espansione del trasporto pubblico, soprattutto a trazione elettrica, e della riduzione del traffico veicolare, viene trascurato nelle discussioni sul merito delle soluzioni del problema del trasporto pubblico.

Voglio fare rilevare, comunque, che la centralina del controllo ambientale di Museo segnala che, attuando la ZTL, l'indice delle microparticelle è crollato da centocinquantanove a quattro; si tratta della stessa zona, che, negli Anni Ottanta, era sede di ingorghi permanenti e in cui una ricerca mirata, allora, del Pascale, accertò che l'incidenza dei tumori polmonari era superiore di quattro volte la media nazionale. La

sensibilità ambientale si va sempre più estendendo soprattutto fra le giovanissime generazioni. Se parlate in famiglia, con i vostri ragazzi, vi accorgete che, in materia, spesso ne sanno più di noi. Muoviamoci, dunque, in questa prospettiva. Andiamo incontro all'avvenire, modernizzando la nostra città, in modo che le generazioni future apprezzino i nostri sforzi e non ci accusino di cecità progettuali.

Grazie.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie Consigliere Formisano.

La parola adesso ad Attanasio Carmine, del Gruppo Misto.

CONSIGLIERE LANZOTTI: (Intervento fuori microfono non udibile).

PRESIDENTE PASQUINO: Io non capisco, io sto seguendo l'ordine.

CONSIGLIERE LANZOTTI: Ma io sono venuto lì a chiedere...

PRESIDENTE PASQUINO: Attanasio è il primo di...

CONSIGLIERE ATTANASIO: In verità, alle otto e mezzo, caro Consigliere, ho chiesto di parlare.

CONSIGLIERE PASQUINO: Prego Consigliere Attanasio.

CONSIGLIERE ATTANASIO: Mi sia consentito, Presidente, una breve premessa, che non è proprio nell'Ordine del Giorno, perché a me risulta per me complicato oggi intervenire su un argomento che, negli ultimi mesi, ha visto sviluppare un ampio dibattito sulla Mobilità cittadina, che grazie al nostro assessore Anna Donati, finalmente ci permette di parlare di cambiamenti, finalmente. Tutt'altra musica rispetto a quella all'immobilità del passato, veri e propri Assessori all'immobilità, appunto. Complicato perché non lo faccio più da rappresentante dell'Italia dei Valori ma da componente del Gruppo Misto, in rappresentanza della Federazione dei Verdi, oggi neomovimento ecologista, che mi onorerò di rappresentare da oggi in quest'aula, senza più lacci di partito, ma soprattutto senza quelli del mio ex Capogruppo, dal quale mi divide una profonda incompatibilità ambientale.

L'argomento ZTL ha rappresentato la goccia che ha fatto traboccare un vaso ormai stracolmo. Avevo preparato un discorso d'attacco lunghissimo contro chi, in questi mesi, mi ha letteralmente impedito di svolgere appieno il ruolo di Presidente della Commissione Ambiente, discorso che sarebbe andato ben oltre il tempo, che mi è concesso oggi, ho optato, invece, per una linea più costruttiva, sperando di non essere costretto da eventuali stupide repliche a trasformare – mio malgrado – questo Consiglio in un'arena. Volevo, appunto, parlare delle mie dimissioni da Presidente della Commissione Ambiente, poi rientrate solo perché, in assenza di un accordo nel mio ex gruppo, per alcuni mesi ci saremmo trovati, come Presidente anziano, un esponente dell'Opposizione e, in verità, questo sarebbe stato un clamoroso errore politico, causato da chi pensa che l'elezione di un nuovo Presidente potesse costituire solo l'opportunità di redimere fratture e malcontenti all'interno del gruppo che presiede. Ricordo a chi non lo

sapesse che è Presidente anziano colui che ha raccolto il maggior numero di preferenze nel partito, che ha preso più voti e, appunto, si tratta di un'appartenente a un partito di Opposizione. L'ambiente è un bene comune e non può essere trattato con i tempi e i modi della Politica, soprattutto di quella politica, che ha perso ogni intesa con i cittadini e che è ancora fuori da una realtà che si fa ogni giorno più drammatica. I cittadini vogliono la risoluzione dei loro problemi quotidiani ed è solo da loro che, da oggi, mi sentirò delegato. La Federazione dei Verdi si sta ritrasformando in Movimento Ecologista così come era all'origine, e io vado in un gruppo, che non ha rappresentanti in Parlamento, in Regione, alla Provincia o al Comune. Non mi hanno offerto e non possono offrirmi nulla, solo la certezza del ritorno a casa, quella casa che ha visto allontanarmi quando ormai era diventata come quella di quasi tutti i partiti, dove contavano solo le poltrone e non le sacrosante battaglie ambientaliste, alle quali tanti di noi avevano dedicato gli anni migliori della loro vita.

Vengo, quindi, all'Ordine del Giorno, leggendo queste poche righe, per poi entrare nel dettaglio delle proposte, attraverso i tredici Ordini del Giorno, che ho presentato sulla questione Mobilità, ZTL, annessi e connessi.

Mi preme evidenziare che la problematica Mobilità a Napoli ha il suo tallone d'Achille nel fatto che negli ultimi non si è avuta una visione organizzata e strategica per la risoluzione della stessa, non pensando – ad esempio – come un provvedimento, in una determinata zona, potesse incidere su altre parti della città. Si andava avanti a step, a spezzoni, senza – appunto – disegno strategico della Mobilità. Oggi, a parte qualche errore, che successivamente andrò a evidenziare, l'assessore Donati sta dimostrando di avere le idee chiare e, in alcuni casi, con il suo gruppo di lavoro, raccoglie anche le proposte, che vengono da consiglieri, Associazioni e cittadini.

Ritengo che, con il completamento della Metropolitana Linea 1 e Linea 6, la nostra città almeno in tutto il Centro Storico, da Largo Sermoneta a Piazza Carlo III, possa avere un'unica, grande ZTL. Oggi è necessario, invece, individuare tutte le criticità, attraverso una disamina di quanto si può fare nell'immediato. Quindici anni fa, assieme ad alcuni amici, fondai e divenni Presidente di un Comitato Cittadino contro i semafori inutili; individuammo una serie di incroci critici e, attraverso petizioni e battaglie fatte di volantini e comunicati stampa, riuscimmo a far spegnere e posizionare sul giallo lampeggiante alcuni semafori; ricordo, fra tutti, quello fatto eliminare completamente negli Anni Novanta, in Via Jannelli/Via Fragnito, il primo della serie. Ricordo quello attivato per pochi giorni e poi fatto spegnere a Via Diocleziano/Via Cavalleggeri; quello di Via D'Antona/Via Pietro Castellino; quello di Via Piscicelli, Via Castellino ed altri. Oggi la priorità per la viabilità deve essere liberare dalle auto in divieto di sosta le grandi direttrici di marcia e gli incroci più importanti, i quali devono essere costantemente presidiati dalla Polizia Municipale, cercando per essi soluzioni alternative, come la realizzazione di rotonde, dove è possibile, o semafori solo lampeggianti. Dovrebbero essere oggetto della massima attenzione gli incroci di Piazza Mazzini, Via Pigna/Via Jannelli, Via Foria/Via Duomo, Via Cesare Rosaroll/Via Foria, Cappella Cangiani, Via Cilea/Corso Europa; di quelli della zona ospedaliera e quelli dove più si verificano ingorghi giornalieri per non renderla, poi, troppo lunga. Nei fatti, bisogna continuare a posizionare sul giallo lampeggiante tutti quei semafori, che creano rallentamenti, basti pensare a cosa avviene ogni mattina a Piazza Mazzini: quando il semaforo è sul giallo lampeggiante, il traffico è scorrevole e, addirittura, lo è di più, quando i vigili non

intervengono a dirigerlo. In questo caso è necessario solo tenere libere le corsie di deflusso. Occorre pensare, poi, alla realizzazione di altre rotatorie, come – ad esempio – all’incrocio tra Via Cilea e Corso Europa.

Sarà essenziale, poi, pensare a parcheggi di interscambio, ben più ampi di quelli che si stanno progettando, nell’area ad est – ad esempio – in prossimità della Metropolitana e prima dell’ingresso in tangenziale, come succede a Roma per l’area della Anagnina, bisognerebbe realizzare, nell’area d’ingresso alla città, parcheggi per almeno diecimila posti auto e mille bus turistici. Un altro parcheggio di interscambio andrebbe realizzato, come chiedono tutti da trent’anni, sotto i ponti della tangenziale in Via Cilea. In merito alla Linea 1 e 6 della Metropolitana, bisogna mettere in atto tutte quelle azioni, che possano portare a una decisa accelerazione dei lavori per affrettare la chiusura dei cantieri. Ma questo ritengo sia già una delle priorità del Sindaco e dell’assessore Donati – appunto, l’ha detto qualche attimo fa. Penso sia pleonastico ricordare che è necessario un immediato rafforzamento del trasporto pubblico, soprattutto quello su ferro e a basso impatto ambientale, ma lo faccio comunque. Necessita predisporre, come chiediamo da anni, parcheggi custoditi per biciclette normali e a pedalata assistita e per motorini elettrici, attraverso aree, forniti di colonnine di ricarica di energia elettrica, alimentate anche da pannelli solari e sponsorizzati dalle grandi aziende produttrici di energia, in cambio di pannelli pubblicitari da esporre nell’area, così come avviene in altre città d’Italia e del mondo. Bisognerebbe, poi, prevedere, nel nuovo Regolamento di Polizia Municipale, due diversi settori: Polizia Municipale Stradale e Polizia Municipale amministrativa; settori, ai quali si dovrebbe accedere attraverso due distinti concorsi pubblici. Nel primo caso, bisognerebbe prevedere che chi è assunto, tranne gravi casi di evidente sopraggiunta, inidoneità, dovrebbe restare in strada almeno fino al cinquantacinquesimo anno di età. Mi preme, poi, di ribadire l’appello di rendere definitiva la decisione di sospendere la realizzazione di una miriade di parcheggi, che erano previsti dal “Piano Parcheggi” dal commissario Iervolino, alcuni proprio assurdi, come quello di Piazza degli Artisti, di Via Altamura e di Piazza Vittoria, che in quest’ultimo caso avrebbe visto l’annientamento e la morte delle splendide e maestose palme secolari. Brava Anni Donati, che hai questo.

Infine, in merito alla ZTL più discussa, quella di Chiaia, penso che possa realizzarsi 24 ore su 24, attraverso piccole modifiche, già proposte nelle scorse settimane, e che sono oggetto di alcuni Ordini del Giorno, che ho depositato stamani in Presidenza e sui quali interverrò, spiegando come certi provvedimenti, proprio perché radicali, debbano essere ampiamente condivisi e realizzati con il consenso di tutte le componenti in campo – politiche, economiche, associative e ambientaliste. Questo è possibile farlo e dopo vi dirò come.

Grazie.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie Consigliere Attanasio.

Adesso la parola al consigliere Lanzotti.

CONSIGLIERE LANZOTTI: Grazie Presidente.

Grazie al Sindaco di Napoli, che ha voluto e sta partecipando intensamente ai lavori e questo mi riempie di gioia e soprattutto di dà l’opportunità di essere un attimo più sereno, perché, probabilmente, vuole approfondire questi temi delicati in maniera reale e,

probabilmente, non come – mi dispiace dirlo, Assessore Donati – fa Lei, che, nel suo intervento, nel suo lunghissimo intervento, non ha minimamente posto l'accento su un dubbio, non ha mai avuto il dubbio; Lei non ha mai... è stata assiomatica: ci ha raccontato una serie di dati, ci ha raccontato una serie di cose come devono andare, ci ha detto che tutto va bene e, però, non ha mai aperto al dialogo, non ha mai aperto alla discussione e questa cosa – devo dire la verità – ci inquieta.

Parto proprio prendendo spunto da alcuni Suoi dati. Lei ci dice che, prima, nel 2009, erano centosettantaquattro i giorni di superamento di alcune centraline; bene, io scommetto qualunque cosa che, se facciamo la rilevazione sulla Riviera di Chiaia, i giorni saranno non centosettantaquattro ma trecentosessantacinque, perché la Riviera di Chiaia è un inferno, è un inferno, ma è un inferno che Lei dovrebbe percorrerlo dalle 17.00 fino alle 21.00: è un inferno. E quindi il fatto che Lei sostenga che va tutto bene, francamente mi lascia basito. Ma questo avremo modo di discuterlo più avanti.

Il mio amico Giovanni Formisano non volevo offenderlo, anzi, io so che tu hai il dono della sintesi, perciò ti... voglio dire... quindi, chiedo scusa se ti ho potuto turbare in qualche modo, ma non era mia intenzione.

Bene, cerco di entrare rapidamente in medias res. Noi avevamo approvato in Consiglio Comunale – e questo è giusto ricordarlo al Consiglio, ai colleghi, onde non essere prevaricati – un Ordine del Giorno, di cui non ero io il primo firmatario – mi sembra di averlo votato, ma non ricordo neanche, pensate – chiede al sindaco, la parte impegnativa, che, Via Caracciolo, dopo l'evento Coppa America, venga chiusa al traffico, dall'altezza di Via Campanella – gli aliscafi, quindi – fino alla confluenza con Viale Dohrn: il Consiglio Comunale ha votato per la chiusura di quel pezzo di Via Caracciolo; pedonalizzazione, tutto sommato, condivisibile e vi parla uno che, tecnicamente, non è sempre favorevole alla ZTL ma riconosce il diritto di tanti cittadini di godersi il lungomare, senza polemiche di nessun carattere politico; così come sulla ZTL del Centro Antico, noi in parte eravamo scettici, ma certamente una riapertura alle 18.00 di questa ZTL salverebbe anche un poco il commercio, che, nella zona, a differenza di quanto diceva Lei, è collassato totalmente, e non solo il commercio. Ecco, perché io chiedo che venga rispettato quello che avevamo votato in Consiglio Comunale, e, in questo senso, la nostra proposta, che abbiamo anche presentato alla stampa qualche settimana fa, qualche decina di giorni fa andava... noi chiediamo, infatti, nella nostra proposta, sostanzialmente – prendo una mappa all'occorrenza per farla vedere un pochino – semplicemente la riapertura di Viale Dohrn, conservando anche parte del parcheggio, probabilmente; parcheggio, che, peraltro, è semivuoto, Lei lo sa bene, Assessore Donati; questo parcheggio, con quattrocento posti auto, non raggiunge mai, né di sabato né la mattina, mai, il numero, perché è difficile arrivarci, è difficile fruire di servizi lì intorno, quindi questo parcheggio è nettamente sovradimensionato, questo parcheggio è nettamente sovradimensionato. Quindi, la riapertura di Viale Dohrn, con un parcheggio a spina di pesce, un po' come è la proposta, poi, di Attanasio, come discuteremo, ma sono simili le nostre proposte, paradossalmente...

CONSIGLIERE ATTANASIO: (Intervento fuori microfono non udibile).

CONSIGLIERE LANZOTTI: No, no, Caro Attanasio, lo so che ti conviene, da un lato uscire...

CONSIGLIERE ATTANASIO: (Intervento fuori microfono non udibile).

CONSIGLIERE LANZOTTI: No, no, e le leggeremo le carte. Io capisco che a te convenga uscire con un piede dalla Maggioranza e rientrarci con l'altro, Caro Attanasio, ma tu hai fatto una proposta assolutamente simile alla nostra, ebbi il coraggio di ammetterlo nell'interesse dei cittadini. Hai fatto una cosa buona e non si capisce perché ti devi nascondere o impaurire o schermire di tutto ciò.

Comunque io non ti ho interrotto, quando hai parlato. Ti prego di non fare lo stesso. Ma, comunque, poi, starà alla vostra intelligenza e alla vostra capacità vedere e valutare, siccome anche noi del PDL, dei Gruppi del Centro Destra e dell'Opposizione, abbiamo presentato ben tredici Ordini del Giorno, poi valuterete voi quanti di questi siano simili o assimilabili a quelli presentati, in buon senso, in buona fede, anche dal consigliere Attanasio. Sostanzialmente, noi abbiamo, a differenza di quanto diceva l'assessore Donati, avuto un dialogo serrato con la Municipalità e abbiamo anche un Ordine del Giorno presentato dalla Municipalità, in cui, sostanzialmente, non si dicono le cose che ha detto Lei, addirittura la Municipalità, la Prima Municipalità – quella da Lei citata – che ha pedonalizzato, e molto bene anche, il quadrilatero, cioè immagina di pedonalizzare il quadrilatero – si intende per <<quadrilatero>> Via Morelli, Piazza Amedeo, Via Bausan e Via Chiaia – questo quadrilatero, che ha pedonalizzato, intende, immagina di aprire, per alcuni mesi all'anno, Via Partenope per i commercianti, che – anche questo a differenza di quello che dice Lei – sono qui presenti e sono assolutamente critici nei confronti di questo dispositivo, e per altri mesi lasciarlo chiuso.

Sostanzialmente – vengo al punto – noi immaginiamo di riaprire Viale Dohrn e di riaprire quel pezzo, che collega Viale Dohrn a Piazza Vittoria, in modo da consentire una viabilità su due corsie, naturalmente solo su due corsie, ben chiuse, magari con un attraversamento in due punti, con dei ponti di legno, per preservare l'ambiente, per preservare la qualità – eccetera eccetera – nulla togliendo... e con questo mi riferisco anche ai cittadini che, in numero considerevole, sono venuti qui e che conosco anche per dialoghi in via telematica, non impedirebbe a nessun cittadino di poter fruire della ZTL, semplicemente consentirebbe a chi deve andare a lavorare e non ha la fortuna, Assessore Donati, di poter andare in bicicletta di martedì mattina o a correre di giovedì sera, ma che, semplicemente, deve andare a lavorare tutti i giorni della settimana, attraversando la città, che, purtroppo, si deve attraversare in questa fase ma comunque sempre con le auto, di non farsi due ore di traffico la mattina ad andare e due ore di traffico la sera a tornare. Una circolazione ad anello, che salverebbe – dicevo – capre e cavoli, che consentirebbe di avere oltre due chilometri pedonalizzati, che per otto mesi all'anno, sei mesi all'anno, consentirebbe di avere Via Partenope totalmente pedonalizzata; si può discutere di tutto, ma la vostra preclusione a non ragionare della gravità del problema, francamente ci lascia di stucco. Noi abbiamo presentato anche degli Ordini del Giorno, di cui discuteremo dopo, però uno è importante all'interno di questa discussione, perché riguarda l'aspetto finale della circolazione alla Riviera di Chiaia, con l'inizio di Via Giordano Bruno: lì, quando avete pedonalizzato, avete pensato di lasciare un mercatino, di fatto, al centro della strada di maggiore scorrimento, di collegamento est/ovest della città. Dico: ma chi l'ha pensato così?! Gli dovete dare una Medaglia al Valore a chi ha pensato di lasciare Via Giordano Bruno così come era. Bastava rimuovere un marciapiede nella parte

centrale e consentire la circolazione a sinistra e a destra: una in direzione Fuorigrotta e una in direzione Posillipo. Ma, vi assicuro, è proprio banale, ed è gravissimo che noi facciamo un flusso di macchine, che si misura in cinquecentomila, tra andata e ritorno al giorno, sono numeri non miei ma voglio dire... trecentomila – trecentomila, chiedo scusa – al giorno – ovviamente non tutti... nelle doppie direzioni – quindi centocinquantamila, che passano per una corsia; a un certo la strettoia... e non solo, e non è dovuto ai lavori della metropolitana, è dovuto all'imperizia di chi non ha capito che quel mercatino ha dislocato, tra l'altro, nell'area pedonale a dieci metri di distanza. Va bene, comunque, non voglio entrare nel merito, dopo lo diremo e approfitteremo.

Sono molte le questioni su cui vorrei porre l'attenzione, ad esempio, "questa" che mi trova ideologicamente... Sì, scusate se uso il termine <<ideologicamente>>, contrapposto a voi; non ne faccio mai abuso e i colleghi che conosco anche la mia correttezza nel dialogo lo sanno, però ideologicamente io non comprendo e, francamente, riesce difficile comprendere perché Lei ritenga che i parcheggi siano attrattori di traffico. Lei dice: "Noi dobbiamo – e cito, vorrei citare testuali parole, me le sono appuntate mentre Lei interveniva – dice: "Il dispositivo...", "Bisogna ridurre la circolazione veicolare del 30% per risolvere il problema", ma Lei non la riduce la circolazione veicolare impedendo al povero Cristo che deve uscire la mattina; Lei riduce la circolazione veicolare impedendo a quelli che girano come poveri scemi, per ore, alla ricerca di un parcheggio, Lei gli dà la possibilità di parcheggiare. Quindi i parcheggi non sono attrattori di traffico, ma creano ricchezza, creano sviluppo, riducono il traffico e sono anche... per sentito dire – tradunt – che il Sindaco, tra l'altro, sia anche, potenzialmente, favorevole al completamento dell'iter di autorizzazione di quei due parcheggi sotto Piazza Vittoria; quei due parcheggi che Lei, quando è arrivata, impropriamente, così come altri sette, nell'ambito di tutta la città, ha bloccato e non si capisce il motivo. Parcheggi sotterranei sotto Piazza Vittoria, quelli che la Giunta Iervolino, alla fine del mandato, aveva messo in un Piano Urbano Parcheggi, se non sbaglio. Dico bene, Consigliere Moretto?

CONSIGLIERE MORETTO: (Intervento fuori microfono non udibile).

CONSIGLIERE LANZOTTI: Dico bene.

Benissimo.

Poi, volevo fare un passaggio, una serie di altre cose, cerco di non dilungarmi moltissimo. Bene, guardate, dicevamo dell'aumento anche... Un'altra questione importantissima: sia nella Zona a Traffico Limitato del Centro Storico, sia, paradossale, alle spalle della zona dei grandi alberghi di Napoli, quindi della nostra vetrina, dove vengono i turisti, quelli lì – diciamo – che portano i soldi, quelli che dovrebbero pagare la Tassa di Soggiorno – per intenderci – Onorevole Sindaco, in quella zona, in queste settimane, quindi nella zona interna di Santa Lucia, sono aumentati gli scippi e le rapine a dismisura. Perché? Perché sono difficili da raggiungere, perché sono non controllati.

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE LANZOTTI: Che cosa?

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE LANZOTTI: No, no, sono aumentati; abbiamo dei dati informali, forniti da alcuni agenti di Polizia.
Onorevole Sindaco...

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE LANZOTTI: Lo so, io ho anche fatto l'esame di Statistica, voglio dire, quindi sono... No, perché dicevo una cosa seria.
Siccome, Onorevole Sindaco, stiamo parlando di dati che Lei potrà, certamente, smentire, ove mai... io mi auguro che Lei possa smentire...

(Intervento fuori microfono non udibile).

CONSIGLIERE LANZOTTI: Questi dati, che ci hanno fornito alcuni operatori, non li abbiamo numericamente e sono anche informali...

(Intervento fuori microfono non udibile).

CONSIGLIERE LANZOTTI: Onorevole Sindaco, ma quante volte Lei spesso cita dati, che non sono supportati da questioni cartacee e non è che per questo noi diciamo a prescindere che Lei abbia torto: si fidi. Noi viviamo il quartiere, Lei vive al Vomero – l'ha detto – Via Belvedere, bellissima zona; noi viviamo Chiaia, viviamo Posillipo e viviamo San Ferdinando, e la zona è deteriorata, dal punto di vista della qualità e della sicurezza. Si fidi di noi, che non agiamo mai per preconcetto e di questo si può fidare, La prego. E, soprattutto, i parcheggiatori abusivi stanno facendo un sacco di soldi, perché, chiaramente, noi li combattiamo ma non ci sono i parcheggi, è difficile parcheggiare, quindi, ogni spazio... Ad esempio, Le cito questo: nella parte...

Onorevole Sindaco, mi scusi, mi riferisco a Lei. Nella parte di Piazza Vittoria, chiusa dalle fioriere, le macchine parcheggiano – secondo me, giustamente, perché, a un certo punto, a una parte devono parcheggiare – ma lì, in teoria, sarebbe impedito il parcheggio e fioriscono nuovi parcheggiatori abusivi: abbiamo creato dei posti di lavoro, perché li fanno un sacco di soldi; mandate le pattuglie e controllate se dico bugie.

Ci stanno questi problemi, non possiamo fare finta che non ci siano. Non possiamo. Sarà felice l'assessore Realfonzo, che ha trovato la coperta, così si allunga un poco, è una sciocchezza, però, voglio dire, ci sono parcheggiatori abusivi a Piazza Vittoria: dove avete messo le fioriere, si creati, di fatto, dei parcheggi.

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE LANZOTTI: E guardi, non è che... È lapalissiano, si vede, insomma, è proprio evidente.

Volevo continuare nella scia degli errori marchiani. Ecco, sì, un dubbio, una domanda, a questo poi mi risponderete. Ma, alla luce di quello che è successo e siccome anche avemmo occasione, Assessore Donati, di discutere, privatamente, durante la realizzazione delle regate, ricordo che Lei mi disse, sotto San Giacomo, che, una volta terminato il

dispositivo e avemmo anche modo di fare una garbata polemica, Lei mi disse: “È bellissimo”, e io Le dissi: “Per me è un inferno”, ma comunque Lei disse: “Finite le gare, finirà questo dispositivo”, ma mi viene il dubbio, siccome il dispositivo non è finito: ma non è che ve lo eravate preventivamente di non fare la Coppa America o le World Series a Bagnoli e venirle a portare là per avere la scusa di pedonalizzare, senza un progetto? Perché, attenzione, qui non siamo contro le pedonalizzazioni, tout court, però questo poi me lo dirà, perché, voglio dire, la buona fede... noi crediamo sempre alla buona fede, ma la vicenda è singolare, la vicenda è particolare, quantomeno.

Vediamo se posso avviarmi alle conclusioni. Chiedo scusa.

Sì, io rinvierei una serie di approfondimenti, con la speranza che ci sia la stessa attenzione di adesso, in sede di approfondimento degli Ordini del Giorno. Perché? Perché noi ci teniamo al benessere dei cittadini, di tutti i cittadini, di quelli che ritengono giustamente che la ZTL... che la pedonalizzazione di Via Caracciolo sia un bene straordinario, e lo condividiamo, però riteniamo anche che si debbano tutelare quelli che non fruiscono di questi beni e perciò abbiamo apportato dei correttivi e siamo disposti ad ammainare in parte – in parte, naturalmente – il nostro progetto di rivisitazione della ZTL, purché si addivenga a una mediazione – ripeto – nell’interesse di tutti.

Concludo citando una cosa; invece, qui mi rivolgo direttamente a Lei, Onorevole Sindaco, per fare una polemica non voluta ma finale.

C’è un sito – a cui, tra l’altro, va tutta la mia stima – ufficiale su “Facebook”, in cui si discute dei problemi della città di Napoli, un’iniziativa veramente lodevole, e quindi non volevo criticare questo, ma ho appreso da questo sito che c’è una manifestazione il 2 giugno; una manifestazione, evidentemente, di carattere politico, perché è una manifestazione in cui si chiede di andare avanti, si chiama “*Orange Revolution*”, tra l’altro, io la “Rivoluzione Arancione” l’unica che conosco è quella di fotografare le buche della città, fasciate di quella cosetta arancione e postarle su... quindi, voglio dire, Lei fa spot e io faccio spot, perché di questo si tratta, però, per me, la “Rivoluzione Arancione” è quella, per Lei la “Rivoluzione Arancione” è quest’altra, e questa manifestazione – “*Orange Revolution*” – che ha tra gli organizzatori del 2 giugno una serie di persone, anche che lavorano al Comune o che sono consiglieri di Amministrazione di Partecipate del Comune e, quindi, – come Lei ben sa – non può ottenere finanziamenti dal Comune di Napoli, non può ottenere beni, mezzi, strumenti per la realizzazione di questa manifestazione, organizza e chiede agli Uffici competenti di rilasciare regolare autorizzazione – e vabbè, è ovvio – numero duecento piantine perenni – che, voglio dire, costano, anche un euro a piantina, non lo so, ma costeranno, per la durata della manifestazione – concessione di due pedane, alte ottanta centimetri/per otto/per dieci, dotate di server con generatore e cinque microfoni, altoparlanti con possibilità di diffondere voce dei cantanti – grazie Fiola – e musica registrata come base per danzatori con ingresso CD; una pedana – e vabbè, dovrà essere posizionato una colonna spezzata, questo non ci interessa – occupazione suolo gratuita; licenze temporanee per i ristoratori del borgo, in modo tale... captatio benevolentiae, perché così i ristoratori guadagnano mille lire in più e questo va benissimo, però, attenzione alla captatio benevolentiae; bagni pubblici chimici, ovviamente anche per i disabili – ci mancherebbe! – raccolta differenziata straordinaria, realizzata dal Personale ASIA – quindi straordinari da pagare a questi signori – sulle due piccole spiagge sabbiose di Via Caracciolo, tra cui il noto Lido “*Mappatella*”, che è diventato un’altra specie di queste

icone arancioni, questo famoso Lido “Mappatella”. In particolare, chiede che l’Assessorato al Turismo contatti gli Artisti di Strada – anche – e i Madonnari, che solitamente sono presenti alle Manifestazioni organizzate dal Comune. Ma questa è una manifestazione organizzata per... è una manifestazione politica organizzata per sostenere un progetto del Comune, quindi...

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE LANZOTTI: È una richiesta. Quindi la nostra è semplicemente... siccome qui si chiede tutto un... Sì, noi chiediamo, vi diciamo... garbatamente, vi diffidiamo, ma “diffidare” è un termine molto antipatico: noi chiediamo che le cose vengano fatte con assoluta par condicio.

Detto questo – e spero di non aver preso molto tempo – riprenderò la parola dopo per presentazione dei nostri Ordini del Giorno.

Grazie a tutti.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie Consigliere Lanzotti.

La parola al VicePresidente Coccia Elena.

VICEPRESIDENTE COCCIA: Grazie Presidente.

Sindaco, un anno fa vincevamo le Elezioni, e dobbiamo ricordarlo, perché, insomma, in questi giorni è l’anniversario e, quando si fanno gli anniversari – si sa – si fanno anche un po’ i bilanci, non solo il Bilancio, che sta preparando il povero Riccardo Realfonzo, ma anche i bilanci di quello che è stato fatto per la città, di quello che è stato fatto di buono, di quello che non siamo riusciti ancora a fare, di quello che soprattutto si dovrà fare.

Ebbene, noi dobbiamo riconoscerlo: in questi mesi, noi non abbiamo avuto sempre la benevolenza dei mass media, e quelle stesse persone, che, negli anni passati, erano distratti o attendisti, rispetto a un vero e proprio sacco della città, quando non erano complici, con noi non hanno avuto alcuna benevolenza; non hanno alcuna benevolenza, stanno... a me fa piacere perché finalmente ci si scopre giornalisti d’assalto, giornalisti... è giusto, la critica, quando viene, è sempre buona; poi, noi abbiamo iniziato, in qualche modo, un’altra forma di critica, ancora più calzante e più popolare che è quella del web, di Facebook, eccetera, e ci fa piacere che ci siano sempre più gruppi, che in questo senso scrivono, dibattono, contrastino, suggeriscano; tutto questo è quella “*Rivoluzione Arancione*”, che – almeno credo – il consigliere Lanzotti dovrebbe riconoscere a Dalai Lama, non a noi perché noi è in fieri, ma, insomma, in altre parti del mondo, la “*Rivoluzione Arancione*” ha dato i suoi frutti.

Io vorrei dire una cosa: in questi mesi non ho mancato mai di esprimere tutta la mia solidarietà, la mia gioia, la mia partecipazione al progetto, che Anna Donati ha portato avanti con sicurezza, con forza, con capacità, con la capacità anche di ascoltare le strade, le voci più diverse, e anche quelle avverse, la capacità, quindi, di portare avanti un progetto, che era un progetto senza il quale, evidentemente, la nostra città sarebbe, forse, oggi inclusa tra i siti a rischio dell’UNESCO, e io vorrei che chi oggi improvvisamente si è scoperto contro la ZTL, chi oggi si è scoperto improvvisamente per l’automobile, vorrei che questa cosa la ricordasse e ricordasse che, solo al mese fa, noi abbiamo approvato

l'Ordine del Giorno, nel quale già prevedevamo e parlavamo della necessità della chiusura del Centro Storico, perché ce lo chiedeva l'UNESCO, perché ce lo chiedeva l'Europa; quindi di che cosa stiamo parlando? Ricominciamo sempre da capo? Rifacciamo sempre gli stessi discorsi? È chiaro, è chiaro ogni misura è una misura, che va contrattata con gli abitanti, però cerchiamo anche di decidere, cioè, nel senso che il compito dell'amministratore è quello di decidere, non è certo soltanto quello di partecipare; dire "Beni Comuni" è una frase bellissima, si può dire, in ogni momento e, quindi, lo si può... Però, poi, alla fine, il bene comune si esprime soltanto attraverso la decisione e la decisione – è chiaro – talvolta piace, talvolta non piace, ma ci stiamo accorgendo che anche a Napoli si è sviluppata quella sindrome che gli americani chiamano del Nimby, ovverosia non nel mio cortile. Per cui a tutti va bene la ZTL, perché non c'è dubbio che la città è più bella, è più pulita, l'aria è migliore etc., però ognuno vorrebbe che la ZTL venisse fatta nella propria strada ma possibilmente che non venisse poi investita la strada affianco, se si abita nella strada affianco non si vuole che in qualche modo venga investita perché tutti sono pronti a lamentarsi sull'aumento del traffico in determinate zone. Io li comprendo, io capisco questo tipo di situazioni e anche questo tipo di lamentela che hanno fatto abitanti anche del centro storico, che si sono visti impropriamente aumentato il traffico nelle loro strade. Qualche volta questa affermazione è coperta da un velo di ipocrisia, quando si dice i poveri abitanti dei bassi, ci si dimentica che i bassi a Napoli non dovrebbero più esistere. Negli ultimi venti anni si è lottato perché i bassi non potessero più esistere e se oggi i bassi di Napoli sono ancora pieni, purtroppo, di cittadini stranieri, di immobili, è qualcosa che non va bene. Non va bene non perché ci sono gli immigrati, anzi noi li amiamo, li vogliamo bene, li abbiamo difesi e li difendiamo sempre, ma perché è chiaro che oggi un basso a certe persone, al proprietario, produce economicamente più di un appartamento a Posillipo se è vero che si riescono a mettere sette – otto – dieci persone all'interno di un ambiente, di un locale di quattro metri per quattro, e se è vero che ad ognuno di questi immigrati poi si chiede 500 euro.

È questa la questione che bisogna combattere, non bisogna dire come faranno gli abitanti dei bassi, bisogna tener conto di questo ma bisogna combattere affinché il basso non sia più un'abitazione, e credo che dopo cinquant'anni ce lo possiamo permettere, perché sarà almeno da cinquant'anni che io sento dire che da Napoli devono scomparire i bassi. Una volta tanto questa situazione va affrontata, Assessore all'urbanistica, e risolta.

Chi oggi dice che la ZTL non può attuarsi nel centro storico per colpa dei bassi dice qualcosa che è in contrasto con quello che è lo sviluppo di una città. Signor Sindaco io sono abituata a camminare a piedi e sabato sono andata a piedi nel centro storico, non solo per verificare la ZTL ma anche perché con un gruppo di giovani ho seguito una visita alle botteghe artigiane. Sindaco il centro storico sabato era fantastico, fin quando c'è stata la chiusura totale del centro storico gruppi di stranieri, giovani, scolaresche, si aggiravano per il centro storico ammirando tutto, e le botteghe, queste botteghe che riprendono a vivere. Io faccio degli esempi perché non parlo a vanvera, il cartapestaio di Via San Nicola a Nilo, Vittorio Avella che produce libri d'arte, il nostro Calace, che è un esempio fulgido dell'attività di questa città, erano felici perché per la prima volta le loro botteghe erano piene di visitatori, erano piene di persone. Le stesse associazioni presepiali, che nelle Commissioni abbiamo incontrato e che pure hanno avuto qualcosa ogni tanto da dirci, erano felici perché nel mese di maggio non si sono mai venduti

pastori, e quest'anno si vendevano, le persone entravano, chiedevano, vedevano. Questa era la realtà del centro storico. Non le dico le piccole trattorie del centro storico signor Sindaco, c'era la fila davanti alla porta, così come davanti alle pizzerie, davanti alle tre Napoli sotterranee che sono nella zona c'era la fila, persone che aspettavano pazientemente per entrare, e non erano solo napoletani, erano stranieri, era gente del nord, erano scolaresche.

Lo spettacolo si è un po' interrotto quando nel pomeriggio sono andata a Via Tribunali. Via Tribunali signor Sindaco, come lei ha avuto modo di vedere e sa, è una delle strade più splendide di Napoli, più belle, lì abbiamo uno dei gioielli, dei capolavori del Caravaggio, le Sette opere di Misericordia, lì abbiamo la più antica del sud, il Campanile della Pietrasanta. Lì abbiamo quei portici cinquecenteschi che hanno bisogno soltanto di non essere stuprati, violentati con i manifesti selvaggi, con le pezze cinesi, questa è la verità. Sì – signor Sindaco – purtroppo lo spettacolo cambiava perché quella strada non è chiusa al traffico, non è pedonalizzata e purtroppo gli stranieri si aggiravano tra pescivendoli, giustissimi, bellissimi e che sicuramente esponendo la loro merce all'esterno potevano trovare questa cosa veramente di un grande livello etc., e tra macchine che inevitabilmente passavano.

Io voglio parlare solo del centro storico, ma non perché sono fissata ma perché penso che è il nostro gioiello maggiore, perché penso che questa città non deve fare eventi per chiamare da fuori persone, ma ha un gioiello che può essere utilizzato come oggi è Firenze, come oggi è Padova, come oggi è Roma. Un gioiello che ha bisogno soltanto di essere amato, di essere in qualche modo ripulito dai cavi, dalle antenne, dalle buche, dalle vetrine diseguali, ha bisogno solo di questo. Vi assicuro che non è assolutamente vero che il commercio in quelle zone non fa niente, a parte che bisognerebbe sempre considerare la crisi, che certo non abbiamo voluto noi e non ha voluto questa Amministrazione, è chiaro questo. È evidente però che se i negozi storici di Napoli si trasformano tutti in vendita di pezze cinesi, è evidente che sono vuoti, perché è più facile comprare le pezze cinesi sulle bancarelle piuttosto che nei negozi. I negozi storici, quelli dei pastorali, quelli dell'artigianato, quelli dei liutai, degli indoratori, quelli dei tappezzeri, quelli dei piccoli sarti, quelli dei gioiellieri, quelli che veramente non sono in crisi, e se sono in crisi le botteghe, le salumerie, queste cose qua, sappiamo perché, perché in questi anni un piano indiscriminato ha permesso che vi fossero all'interno del centro storico dei supermercati, abbassando la qualità e necessariamente portando, per motivi ovvi, ad un confronto e quindi un innalzamento dei prezzi.

Ci sono i panettieri, ci sono tutte le attività di Napoli che dovremmo sviluppare, perché se vogliamo che Napoli abbia uno sviluppo per il lavoro è questo quello che dobbiamo fare, non altro. È questo quello che dobbiamo assolutamente portare avanti, non altro, e come farlo se l'automobile viene usata talora come il membro per gli stupratori? Scusatemi se uso questa espressione forte ma è così, perché chi è in automobile non guarda assolutamente al pedone, al turista, non guarda alla bottega, al bottegaio che ha sciorinato le sue cose, non guarda assolutamente a questo, guarda al fatto che deve passare.

Io ho un sogno Sindaco, e lei lo conosce, l'ho espresso più volte in quest'Aula, io ho il sogno che il nostro centro storico ridiventi la perla del Mediterraneo, e francamente penso che con la ZTL, con questo piano dell'Assessore Donati, lo ridiventeremo.

Grazie.

PRESIDENTE PASQUINO: La parola a Iannello Carlo, del Gruppo “Napoli è Tua”. Prego.

CONSIGLIERE IANNELLO: Grazie Presidente. Ringrazio l'Assessore Donati per l'ottima relazione che ha voluto svolgere poco tempo fa, è un ottimo intervento sia la relazione di Donati sia la politica di mobilità che la stessa è riuscita a realizzare in questa città. Noi come ambientalisti abbiamo sempre sostenuto un'evidenza che è chiaramente anti-intuitiva, e cioè noi abbiamo sempre detto se noi facciamo parcheggi in centro, se noi aumentiamo le strade, costruiamo più strade, non è vero che il traffico diminuisce, il traffico aumenta. Tuttavia questa petizione è una petizione anti-intuitiva, almeno per le mie conoscenze, poi so che ci sono economisti e ingegneri dei trasporti che razionalmente la spiegano, ma rispetto all'opinione pubblica si tratta certamente di un'idea anti-intuitiva. Così come il contrario, noi chiudiamo la città sostenibile, la mobilità sostenibile si basa sulla chiusura di ampie parti di città al traffico, e quindi la riduzione delle carreggiate e il blocco dei parcheggi in centro, quindi brava Assessore Donati per aver bloccato i parcheggi in centro che sono contro l'idea di città sostenibile e di mobilità sostenibile.

L'altra evidenza anti-intuitiva è quella che si riduce lo spazio per circolare e contestualmente si riduce anche la circolazione automobilistica, come i dati dell'inquinamento, soprattutto in uno dei punti che è uno dei punti più inquinati d'Europa, l'incrocio del Museo era uno dei punti più inquinati d'Europa. Ebbene, riducendo un'ampia porzione della città con la ZTL centro storico abbiamo ottenuto, invece di aumentare il traffico in quella zona, una riduzione del traffico che io con le mie capacità razionali non spiego, ma devo prendere atto che l'idea di mobilità sostenibile si basa su delle evidenze empiriche, che poi difficilmente riescono ad essere veicolate, almeno con gli studi e con le conoscenze che ho.

Devo fare i complimenti all'Assessore Donati per il suo intervento, anche perché ha aperto al dialogo, ha aperto quindi alla partecipazione, ha aperto ai contributi del Consiglio Comunale per la soluzione, perché qui nessuno lo nega, come anche l'Assessore Donati, di alcune criticità che ci stanno nelle due ZTL. Ovviamente le criticità del centro sono ben individuate e penso anche facilmente superabili, le criticità della ZTL, come ha ammesso lo stesso Assessore Donati, derivano dalla messa in campo in modo molto rapido di questa ZTL, quindi è stato un processo che è in corso su cui la cittadinanza, il Consiglio Comunale ha tutta la volontà e la possibilità di entrare e contribuire, fermo restando che le grandi ZTL erano annunciate a chiare lettere, non a caratteri cubitali ma come se lo fossero, nel programma elettorale di Luigi de Magistris. Quella è la direzione che noi, come sostenitori di Luigi de Magistris, volevamo far intraprendere alla città, questa è la direzione che la Donati sta dando alla città in perfetta coerenza con il programma elettorale. Chiaramente il Consiglio Comunale vorrà contribuire con un ordine del giorno, con altre iniziative, a migliorare questo provvedimento, perché quello che noi non possiamo assolutamente permetterci è di tornare indietro. Dobbiamo andare avanti, quindi bene ad ampliare la ZTL nel centro a Tarsia e Pignasecca che risponde ad un'esigenza dei cittadini di quella zona, e quindi dobbiamo scongiurare, nella maniera più assoluta, il pericolo che da un provvedimento europeo di città sostenibile, di mobilità sostenibile, che è uno dei fondamenti dell'ambientalismo italiano, si debba tornare indietro. Per questo mi sembra che poi

l'Assessore Donati abbia fatto un'apertura al dialogo che è sacrosanta e necessaria, proprio nel contributo onesto e sincero di tutta la città che ha voluto Luigi de Magistris, ma anche della parte che non lo ha votato, e dei Consiglieri Comunali nella realizzazione del programma elettorale della Giunta.

Detto questo io volevo però soffermarmi, anche perché le mie competenze sul punto sfuggono, ho detto che non capisco il motivo per cui accadono queste evidenze, volevo soffermarmi su una questione che invece ho affrontato nei miei studi, che è quella dei trasporti pubblici, che pure è una questione che ha giustamente ed approfonditamente affrontato l'Assessore Donati nella sua relazione. Ha chiaramente detto che il trasporto pubblico non è un servizio qualsiasi, il trasporto pubblico riguarda la coesione sociale di un Paese e di una città, riguarda i diritti dei lavoratori e quindi riguarda i diritti fondamentali dei cittadini.

Il trasporto pubblico svolge una funzione sociale imprescindibile che è quella di unire le parti svantaggiate della città, le periferie con il centro, e il trasporto pubblico non può che essere considerato in una vocazione e funzione unitaria. Mi spiego, il trasporto pubblico rappresenta quello che gli economisti definiscono un monopolio naturale, la rete la fa il comune, la fa la fiscalità generale che sono le strade, e il trasporto pubblico funziona con un sistema di *cross-subsidization*, di un finanziamento incrociato. Che cosa significa finanziamento incrociato? Significa che noi nel trasporto pubblico abbiamo delle tratte che sono in perdita e saranno in perdita e non possono che essere in perdita. La tratta che collega Pianura con il centro, la tratta che collega Camaldoli con il centro, è una tratta deficitaria rispetto alla quale nessuna, e dico nessuna impresa privata potrebbe assumersi l'onere, salvo far pagare quasi quanto un taxi quella tratta. Che cosa accadrebbe? Quindi le tratte remunerative, che sono ad esempio la tratta stazione centrale – Piazza Trieste e Trento, ma remunerative negli orari di punta, perché la notte o a mezzanotte sono deficitarie anche quelle tratte. Le tratte remunerative hanno la funzione di finanziare incrociatamente le tratte non remunerative, per questo gli inglesi dicono che si tratta di una di *cross-subsidization*. In realtà il servizio pubblico se deve svolgere una funzione sociale non può che essere considerato unitariamente.

La metropolitana di New York è gestita al cento per cento dal pubblico e funziona anche la notte, e neanche a New York nessuno ha mai immaginato di privatizzare la metropolitana. La metropolitana londinese, la patria delle più feroci privatizzazioni degli anni '80 è un servizio pubblico gestito completamente dal pubblico, e neanche la Thatcher è arrivata al punto di mettere in discussione la pubblicità della metropolitana londinese. Non parliamo di quella parigina che è chiaramente un servizio gestito da una società interamente pubblica.

Tutte queste cose erano chiarissime al legislatore del 1903, quando un liberale, e sottolineo un autentico liberale, Giolitti, si rese conto che i servizi che erano in quegli anni affidati all'impresa privata, invece di ridurre il deficit tra periferia e centro, invece di aumentare la coesione sociale non facevano altro che aumentare la frattura, perché i privati svolgevano il servizio solo nelle aree ricche della città, e le aree povere erano quindi destinate ad una sempre maggiore emarginazione. Il liberale Giolitti quindi disse sì fa parte di una politica liberale dare ai comuni la possibilità di municipalizzare questi servizi e quindi di far gestire questi servizi in maniera unitaria dal soggetto pubblico che deve tutelare gli interessi della collettività e i diritti fondamentali dei cittadini.

Che cosa accade in Italia? In Italia accade che una legislazione ideologica, una

legislazione scritta da comitati d'affari ma nemmeno troppo avveduti, che Stiglitz ha definito – il Premio Nobel per l'Economia – fondamentalisti del mercato, questa legislazione ha tutto ad un tratto eliminato, cancellato la Legge Giolitti e cancellato un secolo di tradizione amministrativa italiana, che era collegata ai diritti sociali, ai diritti dei cittadini, alla coesione territoriale. Ebbene i cittadini però reagirono, un anno fa hanno reagito con un referendum, con il quale hanno detto che i servizi pubblici dovevano continuare a svolgere quella funzione che il Parlamento liberale attribuì ai servizi pubblici. I governi che si sono succeduti, il Governo Berlusconi e il Governo Monti, con un atto di totale dispregio della volontà popolare di oltre 25.000.000 di cittadini hanno reintrodotta le norme precedenti, se è possibile anche peggiorate.

Qual è lo stato della legislazione italiana? Lo stato della legislazione italiana sul punto è quello di prevedere in primo luogo la liberalizzazione, la liberalizzazione delle tratte ricche chiaramente, stiamo parlando della liberalizzazione delle tratte che il privato potrebbe prendersi, cioè dalla stazione centrale a Piazza Trieste e Trento nelle ore di punta, lasciando alla collettività, che non ha più soldi e quindi non lasciando più a nessuno, l'onere e l'obbligo di coprire le tratte non redditizie. Ebbene questo dice la legislazione italiana, dice prima di tutto liberalizzazioni, poi se proprio dobbiamo prevedere il monopolio questo monopolio va a gara ad un privato, oppure va a gara ad una società mista ma in cui il socio che gestisce è il privato, che deve avere almeno il 40% ma deve essere il socio industriale, non un socio finanziatore, cioè deve essere quello che ha i pulmini con l'autista, il socio industriale dice la legislazione. Ebbene questo è un disegno irrazionale, inattuabile ed incostituzionale. È irrazionale per tutte le considerazioni che abbiamo svolto sulla funzione sociale del servizio pubblico e del servizio di trasporti in generale, perché non esiste nessuna realtà mondiale dove un servizio di trasporti è remunerativo, il servizio di trasporti è necessariamente, statisticamente chiaramente, in perdita.

Introdurre quindi elementi di liberalizzazione all'interno del servizio dei trasporti significa firmare l'unica possibilità che al momento hanno le pubbliche amministrazioni, di garantire una gestione unitaria del servizio attraverso il ricorso alla di *cross-subsidization*. È una legislazione inattuabile perché è una legislazione che abbiamo solo noi in Italia, altrimenti i redattori di questa legge non li avrei definiti fondamentalisti del mercato. Se noi andiamo in Francia, se noi andiamo in Germania, troviamo il dominio delle società pubbliche sui servizi di trasporto, ma è una legislazione incostituzionale, perché è una legislazione che riduce l'Ente pubblico allo svolgimento di una mera funzione di *marketing* aziendale, cioè quello di mettere in accordo la domanda di servizi, che a questo punto diventano privati, con l'offerta di servizi privati e non svolge più nessun ruolo nella determinazione dello sviluppo sociale, economico e civile della città.

Come dire, che questa legislazione sia al di là del verosimile non è un'affermazione che sto facendo io, è un'affermazione che io ho trovato espressa a chiare lettere in una sentenza del Consiglio di Stato. Ebbene sì, il Consiglio di Stato in una sentenza che a mia memoria, io ho quarant'anni e svolgo la funzione di docente, non ho mai letto un tono di questo tipo usato dal Consiglio di Stato nei confronti della Legge. Dico il caso sennò non è comprensibile quello che sto dicendo, la Legge attuale impedisce ai comuni di esercitare i servizi in maniera diretta, ha eliminato la gestione in economia con cui i comuni svolgevano la maggior parte dei loro compiti di servizio. In un comune di un piccolo paese, in Emilia Romagna, accade che un comune ordina, attraverso un ordine di

servizio, ai dipendenti comunali le modalità di illuminazione delle lampade votive, che è un servizio svolto dal comune, accendere e spegnere le lampade in un cimitero. Una società elettrica impugna questo ordine del comune dicendo guardate questo servizio è un servizio economico, e allora non può il comune gestirlo direttamente, sono io privato che devo gestire il servizio. Ebbene cosa accade? Accade che il TAR nell'udienza stabilita per la cautelare dà direttamente ragione nel merito. Dice il Tribunale Amministrativo Regionale è così evidente che la Legge italiana impedisce qualsiasi ipotesi di gestione diretta ai comuni, per cui questo signore ha ragione e gli do ragione addirittura nell'udienza fissata per la cautelare.

Il comune però non demorde e va in Consiglio di Stato, e il Consiglio di Stato si esprime con queste parole, dice: appartiene alla dimensione dell'inverosimile immaginare che un comune non possa gestire direttamente un servizio come quello dell'illuminazione votiva cimiteriale, esigente solo l'impegno periodico di una persona e la spesa annua di qualche migliaio di euro, laddove l'esborso sarebbe notoriamente ben maggiore solo per potersi procedere a tutte le formalità necessarie per regolare l'indizione di una gara pubblica. Dice il Consiglio di Stato il che basta, cioè la dimensione dell'inverosimile realizzata dal legislatore basta ed avanza, il Consiglio di Stato dice basta ed avanza per togliere fondamento ad una impugnata pronuncia semplificata, cioè del TAR. Il TAR quindi viene sconfessato dal Giudice perché la Legge appartiene alla dimensione dell'inverosimile, e non lo sto dicendo io lo sta dicendo il Consiglio di Stato in una sentenza del gennaio 2011 di cui adesso non ricordo il numero ma che posso sicuramente fornire.

Ebbene io ho apprezzato il proposito dell'Assessore Donati che è quello di, a quanto capisco, realizzare questa unione di società pubbliche, chiedere alla Regione la determinazione dell'ambito coincidente con il Comune, e quindi agire nell'ambito della possibilità derogatoria che questa legge consente, anche se solo per tre anni.

Tuttavia la legge... e quindi bene fa l'Assessore Donati con l'Assessore Realfonzo, che è competente chiaramente in queste questioni delle partecipate, a perseguire questa via, che è l'unica ragionevole, e proprio perché è l'unica ragionevole la legge la sottopone a una validità di soli tre anni.

La legge non poteva e non ha potuto disconoscere un principio fondamentale, che è il principio di continuità del servizio pubblico. Un principio nato in Francia ma ne hanno adottato poi tutti gli ordinamenti.

La legge dice, in ogni caso, poiché i cittadini al lavoro ci dovranno andare, se non si realizza questo programma irrazionale che noi abbiamo previsto, quando vengono a scadere le concessioni le vecchie aziende continuano a esercitare il loro compito così come lo facevano prima perché altrimenti si bloccherebbe il paese.

Allora io dico andiamo avanti utilizzando le possibilità derogatorie che offre la legge, utilizzando eventualmente, se ciò non dovesse realizzarsi, il principio di continuità dei servizi pubblici, nell'attesa che tra qualche anno un legislatore ragionevole e non fondamentalista riporti la legislazione italiana nel solco ancora attuale tracciato dal liberale Giolitti. Grazie.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie. Ha chiesto di intervenire il Sindaco, ne ha facoltà.

SINDACO: Grazie Presidente. Volevo brevemente fare il punto anche di quello che è il mio pensiero su una vicenda che considero strategica per la vita dell'Amministrazione

comunale.

Qua non è in discussione il fatto che questa Amministrazione ascolti o non ascolti, anzi, l'ascolto c'è stato, c'è e ci sarà sempre, quello che, invece, noi vogliamo sottolineare in questo dibattito, che sto trovando molto interessante, è che per noi questo è un progetto di città, non è semplicemente una ZTL.

Talmente lo consideriamo così importante che ne facciamo anche un linguaggio culturale. Per me non è una chiusura, per me è un'apertura, è una chiusura alle macchine e un'apertura alle persone. Cambia anche l'approccio simbolico, metodologico, filosofico e culturale.

È un disegno strategico che mette insieme trasporto pubblico, come sto vedendo in alcuni interventi, quindi, come ci vogliamo approcciare per quelle che saranno le gare sul servizio pubblico, per come dovranno essere accorpate le tre società partecipate, perché ovviamente l'iter amministrativo è in una fase molto avanzata.

Vorrei ricordare che domani alle ore undici, visto che non parliamo solo di ZTL ma si sta parlando, giustamente, di città, di vivibilità, di riqualificazione, di tante altre cose, alle ore undici, dopo un lavoro molto faticoso di questi mesi con il Presidente Caldoro firmeremo tre protocolli che considero straordinari e strategici per la nostra città.

Centro Unesco, finalmente cento milioni vengono nella nostra disponibilità e vanno proprio nell'area tra l'altro...

(Applausi)

SINDACO: E non è stato facile, come i Consiglieri sanno, quindi voglio sottolineare anche il ruolo della collaborazione con la Regione.

Il polo fieristico, che significa anche riqualificazione di strade, e metropolitana.

Qui voglio sottolineare una mail che mi è arrivata giorni fa da un napoletano che vive a Sidney da tre anni. È venuto a Napoli, ci faceva i complimenti per il lungomare liberato e diceva di non mollare perché i napoletani hanno bisogno di un po' di tempo per abituarsi e mi diceva che a Sidney, che credo sia dieci volte Napoli, ormai si va in metropolitana e in bici, e hanno addirittura dovuto chiudere dei parcheggi perché le persone non comprano più le autovetture in città.

Io credo che la metropolitana sia strategica e anche qui lo vorrei dire visto che parliamo di ZTL, se non ci fosse stata la sinergia istituzionale, il lavoro durissimo di questi mesi in un momento storico di crisi economica drammatica, noi rischiavamo di avere i cantieri aperti senza operai, i cantieri per non so quanto altro tempo, niente metropolitana e niente treni.

In questo protocollo c'è la garanzia che i lavori vanno avanti, che il crono programma viene rispettato, che ci saranno i treni e che con molta probabilità, direi quasi sicuramente, avremo anche il finanziamento per la tratta Centro direzionale – Piazza Di Vittorio – Capodichino.

Anche in questo, e uso le parole del Governo e dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Moretti, "Napoli avrà la migliore metropolitana d'Europa, non d'Italia".

Questo credo sia dovuto non per virtù dello spirito santo ma perché c'è stato un lavoro istituzionale e politico di non poco conto.

Poi è vero come è stato detto, questa è una scelta politica, ma ci sono anche dei doveri.

Il livello di inquinamento. Ringrazio il Presidente Formisano che ha citato prima dei dati, questi sono i dati veri, non dati che circolano con le veline, che ci dicono che l'inquinamento è crollato, in una zona che era tra le più inquinate d'Italia, che era quella del centro storico, la zona del museo.

Noi abbiamo dei dati che sono veramente allarmanti per quello che è stato l'aumento dei tumori in questa città. Non è un caso che questa Amministrazione, con l'appoggio della Maggioranza, del Consiglio ha istituito recentemente, con una delibera proposta dall'Assessore Tommasielli, l'osservatorio registro dei tumori.

Ormai è scientificamente provato che tra le cause di varie malattie, tra cui le malattie tumorali, c'è uno stile di vita alimentare e/o ambientale.

Io credo che noi stiamo dando anche un futuro ai nostri figli. Io giro molto le scuole, nelle scuole c'è dibattito su tante cose, c'è grande critica, c'è il grande sogno che vogliono i bambini che si realizzi subito, ma c'è sicuramente il sogno di una città dove si può andare a piedi, dove si può andare in bicicletta, dove puoi avere molti spazi in cui camminare.

Io credo che noi dobbiamo anche guardare un po' oltre il nostro naso.

L'ascolto ci serve per ridurre al minimo i disagi dei residenti innanzitutto, che si devono spostare, per chi viene dalla Provincia, per chi deve andare verso la Provincia, e dei commercianti.

Noi abbiamo ascoltato moltissimo, tra l'altro, io l'ascolto lo trovo fondamentale, anche oggi ci sono alcune cose che sono state dette, per esempio, Anzotti parlava di via Giordano Bruno, io ricordo che quella era una delle cose che avevamo anche noi sottolineato, c'è stato un dibattito, ci sono pro, ci sono contro.

Questo è un dibattito che io trovo molto proficuo, perché qua non c'è una verità sulla ZTL, c'è una scelta, che è quella politica, che non si torna indietro sul lungomare, sulla scelta della ZTL, ma noi siamo apertissimi da questo punto di vista.

Io l'altro giorno sono passato sul lungomare alle 16.30 e ho avuto fatica a trovare un posto a via Partenope per mangiare, erano le 16.30. Passava un immigrato che vendeva prodotti come se stesse sulla spiaggia come accade al mare, quindi non messo per terra ma camminava e vendeva prodotti come se passasse sulla spiaggia.

Ho fatto uno scherzo a un ristoratore mio amico, ho detto guarda, avevate ragione, via Partenope non la reggiamo, dobbiamo aprirla.

Lui mi ha detto Sindaco, ma più sei impazzito? Che stai dicendo? Adesso non si torna indietro.

Semplicemente, noi dobbiamo costruirla insieme questa pedonalizzazione.

Piazza Dante è una piazza a me carissima, ci ho vinto la campagna elettorale su Piazza Dante. Piazza Dante io sogno di vederla non come è adesso, mi piace vederla con poche auto, senza inquinamento, ma noi potremo cantare vittoria quando Piazza Dante sarà riempita di artisti, di attività su strada, di libri.

Questo è il grande impegno che noi insieme dobbiamo avere, tutti quelli che amano questa città, che si siedano attorno a un tavolo, mettano da parte quelle che sono le stupide diversità politiche, perché qui non si tratta di diversità politiche, si tratta semplicemente di suggerimenti per come vivere meglio. Perché io non credo che la pedonalizzazione sia di Sinistra o sia di Destra, la pedonalizzazione è una cosa che ci fa vivere meglio e vedo che le persone stanno occupando degli spazi di serenità.

Quando vedo passeggiare per il centro storico, prima che i turisti io osservo i napoletani,

e poi anche sulle isole pedonali io vedo gente serena, che in un momento di crisi non è poco conto riuscire a costruire degli spazi e riempirli.

Non è un caso che noi stiamo lavorando molto sull'estate a Napoli che riempia non solo il lungomare ma tutti i quartieri, Piazza Dante, Piazza Mercato, le iniziative che si fanno in tutti i quartieri.

Con Ciro Borriello ieri sera eravamo a San Giovanni a vedere la bohème proletaria in un quartiere così difficile, penso sia stata straordinaria.

Alcuni dati. Bella la polemica politica, a me piace, mi stuzzica moltissimo, però sentir dire che questo provvedimento favorisce i parcheggiatori... in politica possiamo sostenere di tutto, ma io li ricordo i parcheggiatori abusivi a via Partenope, e non solo i parcheggiatori, pure i SUV della camorra ricordo che si mettevano in terza fila e mettevano il pizzo là sopra e se qualcuno diceva "stai in terza fila" usciva sempre qualcuno che ti diceva "girati dall'altra parte che è meglio".

Adesso vedo bambini, vedo gente contenta, gente che passeggia, non vedo parcheggiatori abusivi, se ci sono a Piazza Vittoria diremo all'Assessore Narducci, ma comunque c'è la Polizia municipale che è molto presente, che provvederà.

Però, dire che la ZTL, che la pedonalizzazione... credo sia esattamente il contrario.

Poi vorrei dare dei dati che l'Assessore Donati ha detto velocemente. Noi abbiamo fatto, in un momento di crisi, poi ne discuteremo nelle sedute del bilancio, ne parlavamo prima con Realfonzo, abbiamo fatto degli investimenti straordinari sulla mobilità.

Vorrei solo dire per i parcheggi 12 milioni e mezzo di investimenti, manutenzione straordinaria di strade 11 milioni, per non parlare della manutenzione della metropolitana 8 milioni, il progetto Itaca 3 milioni, tutte le strade che siamo andati a finanziare per le municipalità, la spesa corrente addirittura che è aumentata in questo settore, i soldi che sono stati messi anche per le società partecipate.

Come si vede, è un investimento strategico che viene fatto in un settore straordinario, così come anche, non l'abbiamo ricordato, ma anche il lavoro che si sta facendo sulle piste ciclabili.

Noi, entro l'anno, sicuramente avremo la più grande pista ciclabile del mezzogiorno, 20 chilometri, avremo la pista ciclabile in Mostra d'Oltremare, avremo la pista ciclabile in Terme di Agnano, stiamo per portare a compimento la pista ciclabile a San Giovanni, abbiamo deciso che la metropolitana, mi auguro questa nostra idea venga supportata dal Consiglio comunale senza divisioni, in modo da essere anche più forti noi nel chiedere ulteriori risorse, che la metropolitana e la funicolare almeno da giovedì alla domenica per sempre possano essere aperte fino alle due di notte, che le biciclette possano andare gratuitamente all'interno della metropolitana e della funicolare...

(Applausi)

SINDACO: Così come voglio dire anche agli amici tassisti, con i quali abbiamo un dialogo serrato, certe volte anche semplice, certe volte molto conflittuale, che anche la loro categoria non mi sembra venga penalizzata da tutto questo, anzi, i dati che abbiamo sono importanti.

Ecco perché abbiamo voluto con l'Assessore Donati, e vorremmo sempre di più, anche le convenzioni. Quella convenzione che facemmo... le dobbiamo allargare.

Qualcuno ha parlato prima dei taxi collettivi, perché è fondamentale e significa anche

maggior sicurezza, perché se tre ragazze, se i nostri figli prendono un taxi cumulativo con prezzi abbassati...

Stiamo ragionando anche con la Regione della mobilità marina. Di questo si parla poco nella nostra città, la mobilità marina non è solo il metrò del mare che va da Sorrento a Napoli, visto che la nostra è una città di mare, non è solo il lungomare, c'è anche Bagnoli, San Giovanni, Vigliena, Porto Fiorito, anche questa è un'altra strada dove insieme dobbiamo costruire.

Così come mi auguro che venga, se non oggi, ma in un prossimo Consiglio comunale, un contributo importante su che infrastruttura in ferro e che trasporto su gomma vogliamo non solo su Napoli ma sull'area metropolitana.

È un discorso che ho avviato anche con la Regione, perché noi possiamo avere anche la migliore mobilità nella nostra città, completiamo la linea 1, completiamo la linea 6, mettiamo le piste ciclabili, Napoli comincia a funzionare come noi tutti desideriamo, ma se poi la Circumflegrea, la Circumvesuviana non funzionano come dovrebbero, noi creiamo comunque un gap molto molto importante.

Poi ci sono delle cose che ho già ascoltato e che io condivido molto Vicepresidente, Consigliera Coccia. Viale Tribunale. Sono molto d'accordo, anzi, io sarei, ve lo dico subito, per estendere, per ampliarla, dalle diciotto portarla almeno fino alle venti.

Così come l'altra volta, parlando con un Consigliere, che mi diceva di ipotizzare anche ulteriori aree di pedonalizzazione invece di ZTL, io credo che questi siano percorsi sui quali dobbiamo lavorare insieme.

La vera sfida oggi è comunque quella della riqualificazione, approfittiamo di questi finanziamenti importanti che da domani avremo, questa è la vera sfida, di lavorare insieme associazioni, categorie, comitati, tutti, chi è favorevole alla ZTL; chi è contrario, sederci attorno a un tavolo per migliorare le cose che non vanno.

Lasciamo fermo, perché questo è vero, che la nostra città deve avere un progetto chiaro, non possiamo andare a corrente alternata. Teniamo presente che la situazione migliorerà moltissimo con i varchi elettronici, che grazie al finanziamento dei 3 milioni del progetto Itaca per fine novembre, d'intesa con le municipalità, con un grande lavoro che sta facendo l'Assessore Donati, che ringrazio, oltre agli altri Assessori competenti del ramo, noi non avremo più la necessità di mettere le barriere umane, i Vigili, che quindi potremo utilizzare maggiormente anche in altri quartieri e avremo i varchi elettronici.

Credo che alcuni suggerimenti che sono arrivati siano sicuramente importanti, che possono essere anche ascoltati e alcuni possono anche essere fatti propri, quando sono progetti concreti e realistici.

Non voglio sottrarre tempo, anche perché voglio ascoltare ancora il dibattito, però ci tenevo a sottolineare questi aspetti e queste riflessioni di un progetto che a noi sta veramente a cuore e che dobbiamo aiutare, tutti insieme, a comunicare meglio. Perché un'altra cosa di cui sono convinto che è alcuni disagi sono stati dovuti a una cattiva comunicazione, anche da una disinformazione anche da parte di chi ha pensato di più magari a sottolineare le cose che non andavano invece che rimboccarsi le maniche e lavorare insieme per comunicare dove stanno i parcheggi, dove si può passare, quello che si può fare.

Quello che mi fa molto piacere è vedere che oggi insieme a commercianti, a ristoratori, ad associazioni stiamo organizzando l'estate a Napoli, ci stiamo dividendo il lavoro, noi facciamo questo, voi fate quest'altro, cioè, portare turisti, che stanno ritornando nella

nostra città.

Non dimentichiamo mai più o un anno fa come era ridotta Napoli, che non si poteva neanche camminare a piedi. Adesso discutiamo se camminare a piedi, camminare in bicicletta o camminare un po' di più con la macchina.

Chiudo dicendo, visto che questo è un mese di ricordi anche tragici, ma che conviene sempre tenere nel nostro cuore perché accadono delle cose brutte anche nella giustizia formale, 28 maggio 1974 la strage di Brescia.

(Applausi)

SINDACO: È di pochi giorni fa una notizia che ho trovato agghiacciante. Non entro nel merito perché io rispetto i provvedimenti giudiziari, però, l'ultima sentenza della Cassazione, non mi soffermo sulle assoluzioni perché le rispetto, ma le condanne alle spese delle parti civili a distanza di ventotto anni nella strage di Brescia grida veramente vendetta.

Visto che noi stiamo discutendo e stiamo ragionando su un ipotetico possibile, probabile ritorno alla strategia della tensione, ricordiamo il recente passato, e Napoli è una città che ha dimostrato, senza distinzioni anche politiche, di avere un forte nerbo democratico.

Anche se oggi discutiamo di ZTL, quindi, mi sembrava doveroso ricordare questo filo che deve unire il paese come tenuta democratica e non come strategica della tensione, come è stato in un recente passato.

(Applausi)

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie Sindaco. La parola adesso al Consigliere Santoro, si prepari la Consiglieria Molisso. Trentotto anni Sindaco, trentotto.

CONSIGLIERE SANTORO: Grazie Presidente. Mi fa piacere poter intervenire dopo il Sindaco, anche perché ammetto che molte cose le condivido, condivido lo spirito e apprezzo anche il coraggio con cui questa Amministrazione si sta mettendo in gioco su un tema sicuramente difficile come quello della viabilità in una città che è molto complessa, per come è fatta urbanisticamente, per come è fatta morfologicamente, per quelle che sono le abitudini.

Andare a mettere mano a una riforma così sostanziale della viabilità cittadina sicuramente è una scelta quanto meno coraggiosa. Noi oggi ci troviamo a dare dei suggerimenti come Consiglio comunale, li avremo, forse, potuti dare anche prima, se ci fosse stato un coinvolgimento anche prima del Consiglio, sono certo che i suggerimenti che partono dal Consiglio possano essere sicuramente costruttivi.

Qui non c'è nessuno che vuole alzare barricate, credo che non ne siano state alzate neanche oggi, anzi, ben vengano questi interventi, la cosa importante, però, è stabilire le modalità con cui procedere.

Lo diceva lo stesso Assessore Donati, certi interventi è ovvio che hanno un effetto, soprattutto nell'immediato, che è difficile, perché si vanno a modificare le abitudini, i consumi anche, soprattutto per chi è operatore commerciale, soprattutto per chi vive anche professionalmente in maniera strettamente collegata a questi che sono i

provvedimenti che si vanno a modificare, ovviamente, ci sono delle ripercussioni che in alcuni casi possono essere anche veramente devastanti.

Questa Amministrazione, però, ha avuto anche la sensibilità di andare a porre in essere dei correttivi, ad ascoltare suggerimenti che sono arrivati per poter in qualche modo migliorare.

Sul lungomare, Sindaco, oggi ci troviamo con una decisione che avete preso fino al mese di novembre che, però, non mi convince del tutto, perché alla fine, pur di mantenere viva questa idea di zona a traffico limitata si è ridimensionato fortemente l'orario, si è andato a rivedere il perimetro della ZTL; alla fine penso sia rimasto ben poco.

Oggi ci troviamo ben poca di quella che è stata la ZTL del periodo della Coppa America. Mi chiedo, allora, non avrebbe avuto più senso concentrarci, piuttosto che tenere quelle quattro ore la mattina chiusa la ZTL; non aveva più senso tenere pedonalizzato il lungomare, questo lungomare liberato che piace, piace a tutti l'idea di restituire quel pezzo di città alla città e a chi vive a Napoli.

Non avrebbe avuto più senso concentrarci il sabato e la domenica, tenere ovviamente pedonalizzata via Partenope, via Caracciolo e concentrare tutti gli sforzi il sabato e la domenica, che poi sono i giorni in cui le famiglie napoletane possono permettersi di fare una passeggiata lì sul lungomare.

Difficilmente, penso, durante i giorni settimanali qualcuno si può permettere di fare una passeggiata, perché c'è ancora chi riesce a lavorare nonostante la crisi, i ragazzi comunque vanno a scuola.

Noi oggi ci troviamo, invece, tutto al contrario, con il sabato e la domenica che non c'è la ZTL e durante la settimana che c'è.

Ma questo lo dico proprio per dimostrare lo spirito costruttivo con cui ci si vuole confrontare.

I varchi elettronici sono sicuramente essenziali, sia per alleggerire il traffico ma sia anche per restituire la Polizia municipale a tutto il resto della città, perché uno degli aspetti negativi, purtroppo, è che negli ultimi tre mesi le periferie in particolare della città sono state completamente sguarnite dalla presenza della Polizia municipale.

Non solo non è potuta partire la ZTL a via Epomeo, ma è mancata proprio la presenza in tantissimi quartieri, da est a ovest della città, è mancata completamente la presenza della Polizia municipale, perché avevamo decine e decine di uomini a presidiare i varchi.

Quindi ben vengano questi varchi elettronici, perché non è sicuramente tollerabile, ma non è neanche possibile poi chiedere a questa forza lavoro che abbiamo di stare in mezzo allo smog, in mezzo alla strada, perché veramente ci sono state giornate che erano per certi versi drammatiche per i nostri uomini e le nostre donne della Polizia municipale, a stare lì con l'assalto di macchine che cercavano di forzare i varchi.

Anzi, mi associo ovviamente ai ringraziamenti fatti dall'Assessore Donati perché veramente è encomiabile quello che è stato fatto dagli uomini e dalle donne della Polizia municipale rispetto a questi provvedimenti, quindi ben vengano questi varchi elettronici, ma cerchiamo anche di controllare come questo provvedimento va a intaccare tutta la zona circostante.

Se, ad esempio, sulla ZTL del centro storico possiamo essere felici che si è alleggerito l'inquinamento del museo, che storicamente è una delle zone più colpite dall'inquinamento, cerchiamo di stare attenti, monitoriamo bene il resto della città, perché non vorrei che l'abbiamo tolto dal museo l'inquinamento e l'abbiamo spalmato nelle aree

circostanti.

La Riviera di Chiaia ancora oggi secondo me versa in condizioni particolarmente difficili, perché anche in orari di non funzionamento della ZTL vi è comunque un traffico che si viene a formare in alcune ore della giornata che secondo me crea dei pericolosi rischi proprio dal punto di vista dell'inquinamento acustico ma anche dell'aria che respiriamo.

Facciamo presto a mettere in campo, poi, degli interventi per dare nuova vita a queste aree.

Ho condiviso quello che diceva il Sindaco, Piazza Dante penso che nessuno la voglia vedere così come è oggi, in queste condizioni che è un deserto.

Anche Bassolino anni fa fece di Piazza Plebiscito liberata dalle auto il suo cavallo di battaglia, ma lì è rimasto, poi non è riuscito a fare più nulla, tanto è vero che quel famoso "Rinascimento bassoliniano" di cui all'epoca tanto si parlava, poi non ha prodotto nulla di che, è rimasta solo Piazza Plebiscito liberata dalle auto.

Noi dovremmo fare in modo, come diceva il Sindaco, e condivido in pieno, abbiamo tolto le auto ma diamo la presenza delle persone, riempiamola di persone, di cultura, di vitalità questa piazza.

Questo chiedono i commercianti di Piazza Dante, loro dicono, anche se a malincuore, abbiamo voluto digerire questo provvedimento, però dateci l'opportunità di poter anche riconvertire le nostre attività se necessario.

Ovviamente significa creare dei momenti di aggregazione, significa creare degli eventi, significa migliorare anche l'arredo urbano, anche piazzare qualche panchina, qualche lampione in più può servire a dare un'immagine diversa e più piacevole di quegli angoli di strada che abbiamo liberato dal traffico veicolare.

Mettiamo, però, in campo anche altri provvedimenti che possono servire, non ci limitiamo, sarebbe un errore soffermarci solo sulle ZTL che si sono realizzate.

Noi abbiamo la necessità di ritornare anche, come più volte lo stesso Sindaco ha detto, in una gestione ordinaria.

Questa è una città che negli ultimi anni, dal 2006/2007 al 2011, ha avuto i cosiddetti "poteri speciali" per l'allora Sindaco di Napoli Iervolino, che era stata nominata commissario di Governo per la gestione dell'emergenza traffico e per i parcheggi, questi poteri speciali non hanno fatto della Iervolino una wonder woman che poteva in qualche modo risolvere i problemi. Alla fine, nonostante oltre 250 milioni di euro stanziati dal Governo per il Comune di Napoli, è rimasto ben poco di quell'esperienza commissariale che aveva degli strumenti che in teoria una gestione ordinaria non avrebbe avuto.

Sono pochi i parcheggi che sono stati messi in cantiere, provvedimenti non ne sono stati fatti, non si è messo mano a quello che è un obbligo di legge.

Noi, Sindaco, Assessore Donati, per ritornare all'ordinario dobbiamo innanzitutto rispettare quelle che sono le norme vigenti

Le norme vigenti, e in particolare il Codice della Strada, all'articolo 36 parla chiaro: Ogni Comune sopra i 30 mila abitanti deve dotarsi di un piano urbano del traffico e questo piano urbano del traffico deve essere aggiornato ogni due anni.

Partiamo da questo, partiamo dall'ordinario. Quello che è stato il fallimento delle gestioni passate è proprio questo, che nonostante i poteri speciali, commissariati di Governo, non sono riusciti a fare nulla.

Dimostriamo che con un ritorno all'ordinarietà si può governare meglio questa città.

L'invito che vi faccio, al di là di questi provvedimenti che hanno un carattere eccezionale,

la ZTL del centro storico, la ZTL del lungomare, ma possiamo fare rientrare questi provvedimenti in una visione più complessiva, così come previsto dalla norma vigente, stilando un nuovo piano urbano del traffico? Tra due anni l'aggiorniamo, vedremo quello che c'è da migliorare. Questo è l'invito che io vi faccio.

Usciamo da questi eventi eccezionali e cerchiamo di ritornare in una gestione ordinaria che ci garantisce anche una visione più complessiva di tutta la città.

L'ultimo piano urbano del traffico è stato fatto nel 2001, fu aggiornato nel 2004, da allora non se ne è fatto più nulla.

C'è stata questa parentesi lunga dei poteri speciali ma alla fine Napoli l'ultimo piano urbano del traffico che ha risale al 2001 aggiornato al 2004. L'ingegnere D'Alessio di correggerà se sbaglio qualche data.

Torniamo a una gestione ordinaria, vediamo la città nel suo complesso, in questo modo non staremo più a discutere ZTL sì, ZTL no, avremo una visione globale della città, perché la cosa importante, liberiamo il lungomare, l'abbiamo liberato, ma facciamo in modo però che ci si possa arrivare al lungomare liberato.

Un errore sarebbe quello di avere liberato il lungomare solo per i pochi che ne possono approfittare perché abitano su quel quartiere, abitano su quella zona, questo sarebbe un errore.

Noi dobbiamo fare in modo che il lungomare liberato sia qualcosa che sentono sia i cittadini di via Partenope, di Chiaia, ma anche i cittadini di Ponticelli, di Pianura e di Scampia.

Questo significa avere questa visione complessiva e significa anche lavorare sul settore del trasporto che poi è l'elemento più importante per garantire che questi pezzi di città che andiamo a liberare possano, effettivamente, essere un patrimonio comune di tutti i napoletani.

Allora, sulla ZTL, ad esempio, del lungomare, noi possiamo immaginare, Assessore Donati, Sindaco, possiamo immaginare di creare una corsia preferenziale, riservata, ovviamente, solo ed esclusivamente ai mezzi pubblici, su cui non deve passare nessuna altra all'infuori degli autobus e dei taxi, ma che sia realmente una corsia preferenziale che possa unire i due capi della città, da est a ovest, quindi da Fuorigrotta arrivare fino a Sant'Erasmo, a Gianturco.

Possiamo immaginare di realizzare una corsia preferenziale, ma che sia tale significa anche proteggendola con delle siepi, così come sono protette le corsie su cui corrono i tram a Roma, ci sono quelle siepi, non si può camminare neanche a piedi, là ci passa solo il tram e basta. Possiamo immaginare una corsia preferenziale che vada da Fuorigrotta a Gianturco, passando, ovviamente, sul lungomare? In questo modo non ci sarà più la necessità di prendere la macchina, perché io la lascio a Fuorigrotta la macchina, dove, tra l'altro, abbiamo quel parcheggio sotto lo Stadio San Paolo...

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE SANTORO: Noi ce l'abbiamo già una corsia preferenziale. Facciamo in modo che sia tale su Via Marina e non che ci passano tutti, perché ci passano tutti su quella corsia preferenziale. Noi abbiamo ancora il parcheggio sotto lo Stadio San Paolo. Sono migliaia di posti auto che non sono mai stati utilizzati da Italia '90 per un problema di fognature e non so che altro. Cerchiamo di risolvere. Abbiamo questo parcheggio di

interscambio che è stato realizzato a Pianura, alla Cumana di Pianura.

Lo segnalammo a suo tempo all'Assessore, quando si andava a discutere ZTL del Centro Storico, perché non lo apriamo. Cioè, è impossibile che noi non riusciamo a sfruttare un'opera che è completata già da... sono almeno, credo, 5 anni che sia stata realizzata quell'opera e alla fine ci siamo quasi credo. Le infrastrutture su cui poter puntare le abbiamo. A Fuorigrotta c'è quel parcheggio. Realizzando un collegamento di trasporto pubblico che, però, deve essere in maniera capillare in grado di abbracciare tutti gli spazi della città che andiamo a pedonalizzare, sicuramente possiamo poi invogliare i nostri concittadini a utilizzare il mezzo pubblico.

In materia di mezzi pubblici, però, non posso che sollecitare l'Amministrazione sul discorso della fusione, perché abbiamo c'abbiamo creduto, abbiamo condiviso con voi un anno fa la scelta di voler dare vita alla fusione tra Metronapoli, ANM e Napoli Park, io vedo che questo processo è troppo lento. Io mi auguro, caro Sindaco, che ci possa essere un'accelerata su questo. Creiamola questa società del trasporto. Vedo troppi rallentamenti.

Nel frattempo ci sono cose che più volte in questo Consiglio ho detto, non mi piacciono rispetto alla gestione ordinaria dell'ANM, perché ci sono ancora troppi sprechi. Ho avuto modo di parlare dei 450 mila euro spesi un anno fa per la formazione che probabilmente erano costi che potevamo risparmiare, perché non era una formazione obbligatoria, necessaria per il personale di ANM. A fine 2011 sono stati erogati straordinari anche a chi non ne aveva diritto all'interno della ANM.

Ancora oggi noi ci troviamo in questi giorni che incontreremo alcuni lavoratori di una società che ha un appalto per la manutenzione, la pulizia dei mezzi dell'ANM, anche su quello, ma noi siamo convinti, al di là del problema dei lavoratori che non c'entra nulla, perché, anzi, per certi versi vengono anche sfruttati in qualche modo, ma siamo convinti che poi a questa società di manutenzione noi paghiamo il giusto, caro Assessore Donati, Consiglio Sindaco?

Io ho l'impressione che probabilmente, a volte, paghiamo più del dovuto. E chi ce lo deve dire questo se paghiamo più del dovuto in una società come la ANM, dove vi è una situazione variegata di centri di acquisto, dove ogni deposito ha un centro di acquisto. Non c'è una gestione unica. Non avendo un unico centro di acquisto, ovviamente in ogni deposito c'è una gestione così frammentata che poi è difficile controllare. È difficile controllare se la pulizia delle autovetture, effettivamente, viene fatta per quello che paghiamo; se la manutenzione viene fatta per quello che paghiamo.

Allora, su questo mi sarei aspettato dall'Amministratore dell'ANM una maggiore incisività, e questo purtroppo non c'è stato, perché preso dalla questione della fusione, il Dottor Brunetti, probabilmente, non è riuscito a tenere sotto controllo quella che è la gestione dell'ordinario, e ci ritroviamo con una ANM che continua a essere un fardello estremamente pesante, rispetto a questo processo di fusione. Non voglio rubare altro tempo al dibattito.

Sempre in questi giorni si sta parlando, l'Assessore citava la R2 che è una linea, ovviamente, indispensabile nel frattempo che si va a realizzare il collegamento metropolitano. Noi, però, dobbiamo cercare di spezzare queste linee dell'ANM; linee troppo lunghe non ci servono. La R4, che tante polemiche sta suscitando tra i residenti della zona collinare, è un errore che non avete fatto voi, che avete ereditato dal passato. È un errore, perché quella linea R4... trasformare quella linea in filobus serviva solo ed

esclusivamente per chiudere quell'operazione fatta sul parcheggio del Frullone per ottenere dei finanziamenti.

Non ci serve. Non ci serve fare una linea filobus nella zona collinare che creerà sicuramente non solo malumori, ma anche problemi per mezzi che poi non lavorano, sono ibridi. Noi sappiamo bene che probabilmente viaggeranno più con il carburante tradizionale che con la rete elettrica. Allora, se possiamo risparmiare quei soldi e utilizzarli per qualche altra cosa, facciamolo. Cerchiamo anche di guardare, e concludo, Sindaco cerchiamo di guardare anche in prospettiva a qualcosa di più difficile da realizzare, ma che non per questo non debba essere valutato.

Io immagino... si parla tanto del progetto Insula sulla zona di Piazza Municipio. Pensavo: ma è così impossibile poter immaginare un intervento lì su Piazza Municipio che possa creare un sottopasso? Creare un sottopasso a Piazza Municipio ci permetterebbe di avere una piazza che va da Palazzo San Giacomo alla Stazione Marittima senza nessun'auto. Le auto camminano sotto, come tutte le grandi città. Mettiamolo in cantiere. Può essere anche che magari qualcosa del genere può suscitare interesse, cioè immaginate una piazza che da Palazzo San Giacomo, una camminata fino a mare, fino alla Stazione Marittima che cosa può rappresentare in termini d'immagine per la nostra città.

Noi qualche anno fa presentammo un altro progetto che può sembrare avveniristico di una galleria che da Mergellina può arrivare a Coroglio. Gliene lasciai una copia di questo, Sindaco, tempo fa fatta... sotto la collina di Posillipo una...

PRESIDENTE PASQUINO: Esistono già due gallerie. Esistono già.

CONSIGLIERE SANTORO: Una galleria che da Mergellina arriva direttamente a Coroglio.

PRESIDENTE PASQUINO: Sì, quelle erano le gallerie che sono state utilizzate durante la guerra per...

CONSIGLIERE SANTORO: Esatto. Infatti, il progetto credo che ricalchi proprio... creare una galleria sotto Posillipo con la possibilità di creare dei parcheggi anche, uno ci permette di consolidare la collina di Posillipo che è particolarmente colpita dal fenomeno di frane e quanto altro, quindi non è da escludere anche un'utilità in tal senso; due, ci permette di avere una via dritta che ci porta, ci crea questo collegamento tra i due pezzi di mare che abbiamo.

Perché non lavorare per trasformare Corso Umberto in una sorta di ramblas. Pedonalizziamola Corso Umberto, ma per pedonalizzare Corso Umberto, ovviamente, noi dobbiamo fare in modo di recuperare quelle grandi aree che stanno all'interno del Porto di Napoli che sono inutilizzate, che dobbiamo restituire alla città. Lì possiamo creare dei parcheggi per le auto con delle navette che in continuo portano a ridosso di Corso Umberto, e noi veramente a quel punto possiamo dire: cittadini, lasciate le auto dove volete, a Fuorigrotta, nella zona est. Se arrivate su Via Marina le lasciate lì all'interno del porto e al centro arrivate a piedi, dove potrete passeggiare liberamente e godere delle bellezze di questa città. Grazie.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie Consigliere Santoro. La parola adesso alla

Consigliera Molisso del gruppo FDS.

CONSIGLIERE MOLISSO: Grazie Presidente. Vi ruberò pochissimi minuti. Io lo so che l'Assessore Donati e il Sindaco sono sensibili al problema delle zone, se non vogliamo chiamarle periferiche, diciamo non centrali della città. Però è anche vero che mentre per il centro della città il Piano mobilità e trasporti del Sindaco e dell'Assessore prende corpo, quindi noi possiamo godere di un lungomare liberato, per quanto concerne la situazione delle periferie, ed io parlo per quello che conosco direttamente, quindi parlo di Napoli est, in particolare Ponticelli, fatti non ne abbiamo ancora visti.

Io vorrei descrivere brevemente al Sindaco che cosa passa un cittadino che la mattina si sveglia a Ponticelli e deve raggiungere il centro. Se parte dalla parte alta di Ponticelli, quindi la zona, per esempio, del Parco Vesuvio, di Bartolo Longo, di Corso Ponticelli o di Via De Meis prende sicuramente la Via De Meis che attualmente è una via crucis, perché è completamente devastate da buche e da interruzioni per lavori che non terminano mai.

Via De Mais diventa Via Volpicella e la situazione non cambia di molto, per poi diventare Via delle Repubbliche Marinare. A quel punto, si apre il dilemma. C'è tempo per pensare, perché stai bloccato nel traffico almeno 20 minuti in media al giorno e rifletti se prendere la Via Ferraris o la Via Marina, e lì la situazione in termini di devastazione del manto stradale non cambia. Purtroppo, l'alternativa alle auto non esiste. Voi sapete che il mio pallino sono le pari opportunità.

Allora, anche su questo tema io vorrei che un cittadino di Ponticelli possa avere lo stesso diritto di un cittadino di Chiaia o del Vomero o del Centro Storico e usare la bicicletta. Purtroppo, questo attualmente non né assolutamente dato, né è possibile allo stato affidarsi totalmente ai mezzi pubblici, perché sapete la situazione della Circumvesuviana e il trasporto su gomma presenta notevoli complessità. Le due linee: Ponticelli alta si serve del 116 e Ponticelli bassa si serve dell'autobus 192.

L'autobus 192 ferma alla stazione di Gianturco, mentre prima arrivava a Garibaldi. So che l'Assessore Donati se ne sta occupando, e infatti la ringrazio per questo.

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE MOLISSO: Già è partita, benissimo. Quindi, un problema è stato risolto. Allora, quello che volevo dire è che la maggior parte dei cittadini utilizza, come soluzione, quella di lasciare la macchina, di prendere la metropolitana a Gianturco. E questo perché? È difficile... allora, due sono le opportunità. O si lascia la macchina a Gianturco per prendere da lì la metropolitana, o la si lascia a Parcheggio BRIN.

La situazione della metropolitana di Gianturco, Sindaco e Assessore, è veramente desolante. Questa mattina proprio l'ho fotografata, la sottoscritta ha tentato di prendere la metropolitana, perché con il mio compagno abbiamo deciso di scendere con una sola auto, quindi lui doveva andare al Vomero ed era più comodo che io lo lasciassi a Gianturco.

C'è una sola... non esiste una biglietteria con personale. C'è una sola macchinetta che stampa biglietti ed è guasta un giorno sì e un giorno no. Stamattina era guasta. Ovviamente, se è guasta quella macchinetta, una volta che tu hai parcheggiato la macchina, sei perso, perché il tabaccaio più vicino dista a più di 500 metri, quindi diventa

veramente difficile munirsi del titolo di viaggio. Ripeto, c'è una sola macchinetta ed è spesso guasta.

Segnalo l'opportunità di porre in quella zona un parcheggio comunale, perché l'area è sfornita e il parcheggio BRIN è troppo lontano. L'altra opportunità, quindi se non si vuole lasciare l'auto a Gianturco per il problema del biglietto o per la mancanza di parcheggio, la si può lasciare a Parcheggio BRIN, e là si apre un altro problema. Io sono convinta che un piano efficace di mobilità non possa essere praticato senza la collaborazione fattiva del Corpo dei Vigili Urbani. Lasciare la macchina a Parcheggio BRIN, prendere l'autobus significa patire il disagio di attraversare Via Marina in autobus. Sindaco purtroppo, se non ci sono Vigili che impediscono alle auto di entrare in corsia preferenziale, il divieto non viene assolutamente rispettato. Questo vale sia per Via Marina, sia per Corso Umberto. Questo voglio dire, è noto, non lo dico io; il problema del rispetto delle regole è nodale. Facciamo un esperimento. Mandiamo un napoletano in Austria o un italiano in Austria e vedrete che rispetterà perfettamente le regole, perché lì c'è qualcuno che ne garantisce il rispetto.

Portiamo un austriaco a Napoli e rischiamo di vederlo attraversare con il semaforo rosso, perché qui purtroppo non c'è chi garantisce il rispetto delle regole. La questione delle corsie preferenziali va assolutamente monitorata, perché vi assicuro, la sottoscritta percorre queste strade tutti i giorni e nella stragrande maggioranza dei casi la preferenziale è invasa dalle auto. Un'ultima annotazione. Su Via De Meis, proprio nel tratto, diciamo, più centrale di Ponticelli, dove c'è una scuola elementare e materna, dove c'è l'Ufficio postale, è stato posto un divieto di transito proprio in corrispondenza della scuola.

Questa è una cosa sacrosanta, perché la sottoscritta assisteva tutti i giorni a questa barbarie dell'uscita o dell'entrata nei bambini con auto parcheggiate su tutti i lati. Tuttavia, apponendo questi divieti di transito in prossimità di questa scuola, si è tralasciato di considerare che proprio accanto, sotto la scuola e accanto all'Ufficio postale, c'è un'area di parcheggio comunale. Quest'area... dico comunale, perché è di proprietà del Comune. Fu spianata dal Comune, asfaltata dal Comune, munita di cancelli dal Comune, ma parlo di 15 anni fa.

Non in è mai stata munita di personale comunale, né tantomeno di strisce blu, ovviamente gestita da parcheggiatori abusivi. Quella è una miniera d'oro per questo Comune, quindi io vi esorto a farla vostra e a provvedere nel munirla di parcheggi. Un'ultima cosa. L'altro grosso problema di Via Marina, oltre alle buche e collegandomi al fatto che è completamente priva di Vigili, sono le auto in doppia e tripla fila. Io sono d'accordo con il Sindaco che è fantastico andare al lungomare e non vedere più i SUV parcheggiati in seconda fila o in terza fila, però vorrei vedere, godere dello stesso spettacolo anche su Via Marina.

Tra l'altro, in prossimità degli Uffici pubblici, tipo Università e Banca di Italia, ogni giorno furgoni portavalori o, per esempio, furgoni della Polizia sostano in doppia fila; perché non prevedere delle strisce gialle. Visto che è un'operazione che avviene quotidianamente presso la Banca di Italia, perché non prevedere un posto riservato, affinché questi furgoni che ingombrano la carreggiata non ostacolino più il passaggio.

Brevi annotazioni da parte di questa Consigliera semplicemente per implementare la sensibilità che quest'Amministrazione sta dimostrando per queste zone e far sì che anche un cittadino di Ponticelli possa raggiungere la città, lasciando l'auto. Grazie.

VICEPRESIDENTE FREZZA: La parola adesso al Consigliere Moxedano di Italia dei Valori, e si prepari il Consigliere Ciro Borriello del gruppo misto SEL.

CONSIGLIERE MOXEDANO: Grazie Presidente. Io condivido e ho ascoltato attentamente la relazione dell'Assessore, l'intervento del Sindaco durante il dibattito e i dati che venivano illustrati all'aula per le due ZTL, sia quella del Centro Storico, che quella del mare, dati sia in termini di salute pubblica, sia in termini di inquinamento acustico sono del tutto positivi. Non ho ascoltato fino adesso nessun intervento che contrastavano questi dati, anzi io vorrei aggiungere che anche in termini di sicurezza è migliorata enormemente, in particolar modo dove ci sono i varchi telematici. Diventa più difficile per la micro delinquenza operare in quelle zone.

Se noi partiamo da questi dati e partiamo, faceva bene il Consigliere Carlo a ricordarlo, e partiamo dal programma del Sindaco presentato agli elettori e che tutta la Maggioranza ha sottoscritto, in quel programma il primo punto, uno dei punti fondamentali era l'ampliamento delle ZTL, era l'ampliamento delle aree pedonalizzate. E mi ricordo un intervento del Sindaco a un'iniziativa pubblica, quando lui diceva: "Liberare Napoli dalle auto, liberare il centro della città dalle auto, respirare aria pulita nella nostra città, e in particolare modo al centro della nostra città".

Bene, se noi tutti abbiamo sottoscritto quel programma e quegli indirizzi, non possiamo non sostenere ciò che sta venendo messo in atto e che è una risposta concreta e vera ad alcuni esponenti del centrodestra che accusa quest'Amministrazione, il Sindaco che in quest'anno ha fatto solo demagogia. Questa è una risposta vera. È una risposta vera in termini di provvedimenti veri, abbiamo triplicato le aree pedonalizzate ZTL, di zone limitate al traffico.

Mi pare quasi, e nessuno lo può disconoscere, un governo del fare e non di chiacchiere. A questo potrei aggiungere, e lo faccio perché c'è un'iniziativa del centrodestra che insieme con alcuni relatori che accusano quest'Amministrazione e il Sindaco di demagogia, vorrei ricordare, ma per un flash, giusto per dire che siamo chiamati tutti a discutere sulle cose vere e ascoltare anche ciò che non viene fatto. È un anno che la città non è entrata in emergenza rifiuti. Non va sottovalutata per chi è stato Consigliere nella passata consiliatura, negli anni passati come viveva questa città e non significa che il problema sia stato del tutto risolto.

Però, un dato è certo: è un anno che la città di Napoli non è andata in emergenza. Questo è un dato che non va sottovalutato. Non va sottovalutato. Tutti siamo d'accordo con la ZTL. Tutti siamo d'accordo con l'ampliamento delle aree pedonalizzate, però ascolto anche interventi che tendono di smantellare o sminuire o ridurre le zone a traffico limitato. Sento e ascolto, mentre si parla di ambientalismo, ridurre le aree pedonalizzate. Io sono per aumentarle, sono per aumentarle, non per diminuire.

(Intervento fuori microfono non udibile)

PRESIDENTE PASQUINO: Consigliere Attanasio per cortesia.

CONSIGLIERE MOXEDANO: Dicevo che vanno aumentate. Dobbiamo ricercare, dobbiamo dare il nostro contributo per portare in periferia questi provvedimenti, per

creare in alcuni Quartieri periferici aree pedonalizzate, zone a traffico limitato anche nelle periferie della nostra città. Dobbiamo portare avanti quello che diceva il Sindaco che io condivido pienamente, una cultura diversa della nostra città, una cultura diversa della nostra città in termini di mobilità, perché è questo il vero problema.

Va bene il confronto, va bene che ci sia un confronto ampio, ma non posso accettare, perché mi viene in mente un ricordo, le varie corsie che si vogliono realizzare nelle zone pedonalizzare, e eliminare la zona pedonalizzata. Mi viene in mente, caro Domenico, tu ci stavi, quando il centrodestra voleva creare la corsia a Piazza Plebiscito, quando fu chiusa Piazza Plebiscito sotto il Palazzo Reale. La stessa giustificazione che faceva stamattina Santoro, far passare...

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE MOXEDANO: Infatti, non ha cambiato idea. È coerente e lo accetto. Allora, si possono pure scontrare due modi di vedere la città, è giustissimo. Ci siamo contrapposti anche alle elezioni su due modi di intendere la città, è legittimo confrontarci. È legittimo capire i problemi, ma una cosa è intervenire e apportare i giusti correttivi, accorgimenti, ascoltare le attività produttive, come ci siano tutti i correttivi possibili per non danneggiare, ma accrescere, ma un altro discorso è smantellare gli interventi proposti dall'Amministrazione, dall'Assessore Donati.

Il gruppo IDV ha discusso ampiamente, non ha ostacolato minimamente la discussione e il dibattito al suo interno; l'ha discusso con l'Assessore Donati all'interno del gruppo, ma certamente non ci possono esistere prevaricazioni. La democrazia è il senso dell'ascolto e particolarmente quando c'è il senso dell'ascolto della Maggioranza. Questa è la democrazia, non è un'altra cosa. La prevaricazione viene utilizzata da altri, non in un contesto democratico e non è consentito a nessuno prevaricare sugli altri.

L'abbiamo sostenuto questo provvedimento. Siamo disponibili a ascoltare i giusti correttivi. Siamo per contribuire anche con un atto che oggi, a conclusione del dibattito, può essere votato dal Consiglio, dove propone dei correttivi, ma per noi come Italia dei Valori rimangono tre punti fondamentali. Il primo è la pedonalizzazione del lungomare; il secondo è la non modifica della corsia preferenziale di Piazza Dante; il terzo è lasciare la corsia preferenziale di Via Duomo. Questi sono i tre punti; è su questi tre punti che gira la filosofia del provvedimento nella sua complessità. Smantellare uno di questi tre punti significa tornare indietro, e indietro non si può tornare, si guarda avanti. Indietro non si può tornare, perché veramente si dà un brutto spettacolo alla stessa città.

Sul trasporto pubblico. È vero che questo provvedimento, e gli altri che si possono adottare in futuro, non possono non tenere dentro una diversa mobilità del trasporto pubblico, perché questo provvedimento va nell'indirizzo di un maggiore utilizzo del trasporto pubblico. Meno utilizzo del trasporto privato, più utilizzo del trasporto pubblico, questo è il provvedimento.

Allora, è vero che c'è necessità di alcuni interventi sul trasporto pubblico. C'è la necessità. C'è la necessità di far circolare la metropolitana fino alle due... *(interruzione di registrazione)*... a una discussione più approfondita e più ampia nella rivisitazione del Piano parcheggio approvato nel 2000. Non possiamo non sottrarci a questo, perché il Piano parcheggio approvato nel 2000 non aveva e non stava dentro quella che oggi si sta attuando. Che senso ha un parcheggio a Piazza Vittoria, quando noi facciamo una zona

limitata al traffico e area pedonalizzata?

I parcheggi sono attrattori di traffico. Noi dobbiamo cominciare a pensare come potenziamo i parcheggi di interscambio, come creiamo nuovi parcheggi limitrofi alle zone che vogliamo limitare al traffico, alle zone che decidiamo di pedonalizzare. Certo che bisogna pensare a Fuorigrotta a nuovi parcheggi. È vero, condivido pienamente. Pertanto, su quest'aspetto va prodotto un'iniziativa anche dello stesso Consiglio comunale per capire come vogliamo affrontare e avere un approccio in una nuova riforma del Piano parcheggio approvato nelle passate consiliature.

Noi su questi temi non ci vogliamo sottrarre a un confronto neppure con le opposizioni. Vogliamo discutere unitamente alle opposizioni, comprendendo che qualcosa ci può dividere, anche un modo di intendere la mobilità in una città. È legittimo e sacrosanto. È rispettoso verso gli elettori della nostra città. Avevamo due programmi differenti, oggi bisogna confrontarsi, comprenderci, ma chi governa deve governare e deve governare mettendo in atto le iniziative, sostenendole e portandole avanti.

Noi come IDV, come Italia dei Valori siamo per sostenere questo provvedimento, non sottraendoci all'ascolto né con la Maggioranza, né con le opposizioni, ma i punti cardini non vanno modificati e va portata avanti la filosofia fino adesso espressa con questo provvedimento e con ulteriori provvedimenti, allargandoli nella nostra città e nelle periferie della nostra città. Grazie.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie Consigliere Moxedano. La parola adesso al Consigliere Borriello Ciro del gruppo SEL.

CONSIGLIERE BORRIELLO CIRO: Grazie Presidente. Intanto, la Bohème ieri sera è stata veramente bella Sindaco. Mi dispiace che pochi napoletani hanno partecipato, perché poi a un prezzo anche sostenibile è stato offerto uno spettacolo straordinario, una location veramente straordinaria. Questo per dire che veramente quando si fa cultura, la si fa con la C maiuscola, però questo è un divagare, diciamo, un attimino simpatico.

Intanto, finalmente arriva in Consiglio comunale questa discussione sul mobilità, un po' tardi, però comunque ci arriva, e devo dire la verità con un percorso anche partecipato. Io ho ascoltato da tanti gruppi che l'Assessore Donati è stata veramente sempre disponibile nei vari confronti, solo con SEL si è vista quattro volte, quindi figuratevi io... comunque un gruppo, diciamo, di Consiglieri municipali abbastanza folto.

Però, come dire, su altri temi forse l'Amministrazione comunale farebbe bene, diciamo così, a essere meno in affanno e iniziare dei processi di partecipazione maggiore, parlo dell'Insula, parlo dello stadio. Io non è che voglio mettere in antitesi, diciamo, la ZTL, quindi la mobilità come un discorso di grande partecipazione, altri temi, invece, sono forse un pochettino più in affanno. Sullo stadio, per esempio, perché non facciamo un bel referendum cittadino e chiediamo ai napoletani di dove andarlo a mettere questo stadio.

Può essere pure che resta a Fuorigrotta.

Io la penso così, cioè forse è utile ragionare di più con i cittadini, invece di trovare sul mattino, oppure su qualche altro giornale un bellissimo plastico dello stadio nuovo e trovarsi una volta a Fuorigrotta, una volta a Ponticelli, una volta a Barra, una volta da qualche altra parte. Questo, però, per dire che forse alcune cose vanno condivise maggiormente e apprendere meno dai giornali alcune notizie che forse, come dire, a noi ci destabilizza un attimo, perché è vero che noi vogliamo dare un contributo tutti i giorni,

stiamo qua a scalpitare come una serie C.

Il Consiglio comunale di Napoli è come la serie C. Immagina questi campi polverosi dove ci prendiamo a mazzate, però cerchiamo e vogliamo produrre di più.

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE BORRIELLO CIRO: Parlo della serie C come campi polverosi. Il Consiglio comunale è un campo polveroso, cioè veramente noi ci confrontiamo tutti i giorni con difficoltà e abbiamo a volte veramente la fortuna di avere, ora ci vuole, Assessori che danno il loro tempo, però condividiamo di più questa cosa.

Diamo un senso più alto, diciamo così, a questo processo di partecipazione che abbiamo iniziato un anno fa con la vittoria del Sindaco De Magistris. È da ciò che prendo poi atto, cioè bisogna anche ragionare di più su alcuni aspetti della mobilità. Voglio farvi un esempio statistico, non sono molto bravo con i numeri, però Pianura 100 mila abitanti, Barra, San Giovanni e Ponticelli 120 mila abitanti. Ci dobbiamo rendere conto che i due estremi della città in questo momento sono in grande difficoltà e in affanno rispetto al collegamento con il centro, perché la Circumvesuviana e la Cumana che erano una conquista e un diritto di tutti i cittadini, oggi sono diventate un miraggio.

La Cumana passa ogni 40 minuti; da Ponticelli non vi dico neanche... gli amici di Ponticelli che devono venire al centro quanto tempo impiegano e quanto tempo devono aspettare per poter arrivare a Napoli centro. È la stessa cosa parlo di Barra e San Giovanni che forse sono un po' più fortunati, perché hanno l'opportunità di prendere un treno in più. Per non parlare poi veramente di Pianura con tutte quelle fermate, cioè parliamo di situazione di vero affanno, e su questo l'Amministrazione ne deve fare una battaglia. Abbiamo appreso oggi dal Sindaco che domani c'è questa firma di questo protocollo d'intesa con Caldoro.

Vedo che c'è sempre più intesa tra l'Istituzione Regione e l'Istituzione Comune. Chiediamo a Caldoro fortemente che la Circumvesuviana e la Circumflegrea possano ritornare a essere il diritto al trasporto per i cittadini e non soltanto napoletani. Questo deve essere veramente, come dire, la battaglia dell'Amministrazione ZTL che è stato l'argomento degli ultimi mesi, però posso dire che questo è un argomento di cui è bello parlare, perché c'è un confronto serio. Parliamo di una cosa seria, serissima, importante.

Questa cambia le sorti di una città. Questo provvedimento cambia l'interesse della città in un panorama più complessivo. L'idea di liberare il centro e di liberare Via Caracciolo è un fatto straordinario. Non è possibile che su questa cosa stiamo ancora a dire: si deve aprire, si deve chiudere. È chiusa, basta. È la passeggiata a mare più bella del mondo.

Non c'è proprio appello. Adesso, però, noi dobbiamo discutere come, invece, valorizzare quella striscia. Chiudiamola definitivamente. Facciamo un bellissimo marciapiede, panchine, aiuole. Invitiamo i giostrai, invitiamo tutti quelli che fanno la musica per strada, i madonnai, invitiamo tutti quanti. Invitiamo alla sana partecipazione tutti gli imprenditori napoletani buoni che vogliono dire qualche cosa e metterci veramente la faccia per questa città.

Basta. Siamo in un tempo che le cose sono cambiate. È inutile che ragioniamo ancora su questa cosa della città. La città è cambiata. Chi non se ne sta accorgendo. Sta cambiando. Ci sono processi, ci sono evoluzioni, ci sono cose finalmente positive che fanno di Napoli una città che noi tutti quanti aspiravamo. Una città con la C maiuscola e Napoli

veramente può essere la capitale culturale del il Mezzogiorno. Piazza Dante. Solo per dire che la chiudiamo a fare, cioè chiudiamo, l'apriamo di notte. Credetemi ci sono i fondi dell'Unesco? Chiudiamola. Questa è la proposta.

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE BORRIELLO CIRO: Ho parlato di partecipazione attiva della Regione in questo processo. Chiudiamo Piazza Dante, pedonalizziamola completamente. Questa è l'idea. Facciamo sì che Piazza Dante diventi la piazza della cultura napoletana, come lo è Piazza Plebiscito, ma forse Piazza Dante, essendo più piccola, può avere dei piccoli vantaggi in più. Ci sono, intanto, moltissime attività commerciali. Ci sono i librari che sono un fatto straordinario, ce lo invidiamo in tutto il mondo i librai della zona di Piazza Dante.

Chiudiamo Piazza Dante; lasciamo aperto soltanto con i paletti che si abbassano e si alzano per i mezzi di piccolo trasporto e facciamo sì che Piazza Dante diventi un'altra capitale, un'altra piazza della cultura napoletana. Questa può essere una proposta, sennò stiamo sempre a girare intorno alle cose. Apriamola di notte. Basta. Siamo propositivi. SEL vuole partecipare a questo processo, lo fa seriamente, perché ritiene che questi siano processi di partecipazione e soprattutto di sviluppo. Grazie.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie. La parola adesso al Consigliere Fiola Ciro del gruppo PD. Si prepari Fucito per favore.

CONSIGLIERE FIOLA: Grazie Presidente. Sembra che dal dibattito che è scaturito nessuno sia contro la ZTL; come non lo è l'aula, hanno dimostrato in questi giorni di non esserlo nemmeno i commercianti che sono quella parte che più vogliono discutere per arrivare a una soluzione condivisa. L'importante è che in tutto questo si abbia la visuale che questa città non vive di industria, ma vive di commercio e di terziario, e che gran parte di coloro che sono sostengono queste aziende vengono dalla Provincia. Quindi, noi nella discussione di ZTL sì, ZTL no o ZTL come dobbiamo tener presente questa cosa.

Io ascoltavo di indicazioni di miglioramento, ma, vedete, non ultimo la settimana scorsa ho consegnato anche io dei documenti che ci venivano dai commercianti e sono 7, 8 mesi che si sta tentando di discutere. È vero, l'Assessore Donati non solo, ma anche il Sindaco hanno ricevuto delegazioni decine e decine di volte, dove si facevano delle proposte per migliorare questa ZTL, e in alcuni casi, ahimè, ce lo dobbiamo dire, rimangono ancora irrisolte delle questioni che potrebbero migliorare, e quindi accontentare, perché il fatto che si vuole il lungomare pedonalizzato, bene facciamo in modo che anche i commercianti vogliano, come diceva il Sindaco prima, questo lungomare pedonalizzato, ma che non rimanga deserto.

Per esempio, si deve ragionare di una differenziazione tra inverno ed estate, cioè il 30 novembre alle ore 21:00 di sera io non credo che...

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE FIOLA: Va bene, io verrò con il fazzoletto a raccogliere le tue lacrime. Ci diamo appuntamento a Via Partenope, mentre tu piangerai, però io penso che

non piangi tu, ma piangeranno sicuramente i commercianti che saranno su questa zona. Ti prego, stiamo discutendo di una cosa seria per l'Amministrazione, per la città e per i commercianti che tengono viva questa città; quindi, è inutile farne una questione politica, farne una questione ideologica. Qua stiamo parlando e stiamo tentando di cambiare la città, però abbiamo detto più volte che la vogliamo cambiare insieme e non...

Io non voglio strumentalizzare, altrimenti potrei dire è vero, Assessore, l'incrocio di Piazza Dante al Museo non sfora più la centralina. Ce l'abbiamo una centralina a Piazza Mazzini? Ce l'abbiamo una centralina a Via - la strada dei quartieri - Via Nardones? No, non ce l'abbiamo, ed è chiaro che tutto il traffico di là viene spostato dall'altro lato. Allora, noi siamo qua per cambiare la città insieme. Noi l'abbiamo detto che il PD, dal primo momento senza sé e senza ma, è a sostegno dell'Amministrazione, però ci vogliamo confrontare sulle cose e vogliamo arrivare a delle soluzioni condivise.

Io non entro nel merito delle partecipate, perché ci voglio entrare di qua a qualche giorno, quando discutiamo di bilancio, perché sentivo prima di unificazione delle società, e quindi di risparmi, però questo è tutta una questione prettamente di bilancio. Le cose vanno programmate, come vanno programmate di come fare arrivare, perché qua il problema è come fare arrivare le persone sul lungomare, come fare arrivare le persone a Via De Mille, come fare arrivare quelle persone in quei luoghi, dove si va a pedonalizzare.

Quando si parla di programmi ci si deve programmare nel tempo la cosa. Non possono essere prese delle decisioni così tout court e bloccare senza avere dei sostegni. È emerso da più interventi il fatto che la città è spezzata, arrivato a un certo punto, e non c'è il collegamento. Infatti, anche i commercianti della zona chiedevano di creare questo collegamento, come posso dire, partiamo dal parcheggio Brin ad arrivare magari a Via Piedigrotta. Cerchiamo di collegare queste due strade e fare in modo che la gente veramente ci possa arrivare.

In attesa che arrivi la metropolitana, in attesa che ci sia il potenziamento, come diceva l'Assessore dei mezzi pubblici, pure io da dove vengo uso la macchina una volta la mattina e una volta la sera, quando andavo via, e pure io dico, mi soffermo... va bene la ZTL. Ciro Borriello diceva addirittura pedonalizziamola tutta dall'inizio di Piazza Dante fino a dove è pedonalizzata, Via Toledo. Però, io dico una volta veramente, la uso una sola volta per scendere la mattina di casa. Se funzionasse veramente, non è colpa di quest'Amministrazione assolutamente che i trasporti non riescono a decollare nella nostra città, è una cosa che viene indietro da anni, però se funzionasse il mezzo pubblico prenderei anche io il mezzo pubblico, quindi scenderei.

Però, mi chiedo: perché alle nove di sera o alle dieci di sera Piazza Dante non può essere attraversata? Questo decongestionerebbe proprio veramente l'appesantimento che oggi troviamo in altre zone. Quando si deve prendere un provvedimento, è chiaro che non è che si deve prendere a favore di una zona, creando danni a un'altra zona, ma si deve creare un provvedimento, dove veramente venga alleggerito, se veramente crediamo nella questione ambientale.

Allora, io dico quelle poche cose che i commercianti hanno chiesto... Borgo Marinaro. Borgo Marinaro ha chiesto semplicemente su Via Eldorado di mettere una ZTL no a traffico limitato, zona pedonale, ma su Via Eldorado il passaggio alternato delle auto, perché in quella Via Eldorado entrano solo le auto che vanno nel deposito delle barche e in un periodo estivo, solo quello; quindi un senso alternato non danneggerebbe nessuno.

Sulla questione di apertura dell'altro varco del Castel dell'Ovo, anche là se è una questione di straordinari, cioè i commercianti sono pronti anche a investire.

Abbiamo consegnato un documento al Sindaco, dove si parlava anche di taxi del mare, cioè che il Sindaco prima ancora di conoscere quello che c'era scritto su quel documento, l'aveva citato. Ebbene, noi in quel documento che avevamo presentato c'era scritto anche questo; o su Via Partenope. Gli stessi commercianti hanno detto che vogliono investire, ripedonalizzando, cioè rifacendo il manto stradale su Via Caracciolo e quanto altro. Insomma, sediamoci un attimo, cerchiamo di dire agli stessi commercianti i tempi. Vedete, i tempi sono molto importante, è la concertazione vera.

Ad esempio, i commercianti del servizio della ristorazione hanno dei tempi per poter fare anche le forniture. Se si ferma alle dieci, è stato ricambiato un provvedimento senza avvertirli, cioè loro chiudono alle quattro del mattino, quindi diversamente dalle attività commerciali normali non aprono alle sette del mattino, ma aprono dalle nove in poi. Se chiudiamo l'approvvigionamento alle dieci, significa che gli abbiamo creato un danno. Allora, andiamo un po' più avanti come c'era, si era concordato alle undici. Invece, poi è stato cambiato e gli stessi commercianti non sapevano niente.

Noi chiediamo concertazione. Chiediamo di voler cambiare questa città, e assolutamente non siamo contrari ai provvedimenti che sono stati messi in campo, ma lo vogliamo fare insieme. Grazie.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie Consigliere Fiola. La parola al Consigliere Fucito. Si prepari il Consigliere Esposito Gennaro.

CONSIGLIERE FUCITO: La ringrazio Presidente. Certo, una ricca discussione che ha visto anche l'intervento chiarificatore del Sindaco su volontà di fondo e su scenari che rischiavano di apparire secondari in questa discussione. Invece è proprio questo di cui noi, anche come gruppo politico, nel sostenere la richiesta di monotematica, intendevamo, cioè esito del trasporto pubblico locale da discutere prima del resto, i piani della mobilità, quindi le ZTL.

Mi farebbe piacere, quindi, discutere non solo per apprensione sui servizi pubblici da rendere alla cittadinanza e sugli interrogativi di fondo di un'esperienza di Governo in epoca di crisi economica e di assenze di risorse, nella quale la tentazione del privato, facile in tutte le ideologie deboli, sarebbe oggi la più facile e rassicurante per alcune soluzioni. Invece lo spirito e lo scopo di una discussione così tonda era quella di avere un passaggio logico che, mi sia consentito di dire, per alcune discussioni che ci sono state nelle Commissioni che hanno preceduto questo Consiglio, sembravano essere all'esatto contrario.

Partiamo dalla strada ics per discutere dello scenario complessivo. Noi siamo un po' pesanti, però pensiamo che tutte le esperienze si iscrivono in uno scenario complessivo e da ciò deriva l'attuazione concreta. Il nostro proposito è quello che dobbiamo fare a partire da domani mattina. Diceva bene, a mio parere, Carlo Iannello sulla riproposizione di quello che è stato il privato dei trasporti.

Qui non avvertiamo una discussione ideologica, ma pensiamo di svolgere una discussione utile, ovvero specialmente in un momento pubblico dell'economia, in una fase storica come questa, si abbia presente che chi vanta l'esperienza delle Ferrovie dice una parte di verità;. Sarebbe in questo Paese più interessante poter dire che il buon Luca Cordero di

Montezemolo, ardimentoso eroe di mille imprese e prossimo al soggetto politico, quando ha la possibilità di fruire del danaro pubblico, di quello che si esprime nei piani di risanamento delle Ferrovie dello Stato e poi di Trenitalia, dei soldi dei lavoratori che sono, invece, castigati in treni pendolari zeppi, lo fa creando una linea sì innovativa, ma che ha in sé tre elementi.

Uno, prende i benefici pubblici degli investimenti e li può rivolgere a un particolare servizio riservato per alcuni e costoso. Due, può fare lobbying insieme a noti investitori dell'imprenditoria locale, nazionale, partenopea, a coloro che hanno creato i suoi asset produttivi nel Cis di Nola, magari con le scalate insieme al clan Alfieri, del quale ne è antologia la storia non solo campana. Tre, creare, di fronte alla nostra sede di questo palazzo, proprio di fronte fisicamente, sembra un inganno storico, la Banca Popolare di sviluppo che sicuramente non avrà mai alcun problema per quelle che sono le verifiche sul riciclaggio, sui capitali investiti sull'imprenditoria di riferimento.

Questo è il paradigma del privato bello. Con gli interni fatti da Della Valle che... mi dimenticavo di dire con colui del Cis e con lo stesso Montezemolo compone l'offerta imprenditiva italiana. Io credo che questo sia un problema non solo nazionale, ma che è il paradigma del come il privato interviene nei servizi pubblici, che la battaglia fatta l'anno scorso con il 56% di consenso a dire che i servizi devono restare in mano pubblica e la battaglia che riguardava anche i trasporti, non sia un qualcosa sul quale, come dire, discernere, ma sia, almeno io così l'ho intesa anche nell'equilibrio temporale tra l'elezione del Sindaco De Magistris insieme a altri Sindaci e l'equilibrio temporale di quella raccolta di firme che erano un unicum tra l'elezione alle amministrative e il referendum nazionale, sia un motivo costituente dell'aggregato politico che credo sia questa Giunta e le Giunte italiane che si ispirino a questi propositi.

È chiaro che il 56% della popolazione vota in un modo e il legislatore va in un'altra direzione, altrimenti non ci sarebbe un caso italiano gigantesco e un'anomalia così evidente e stridente. Ci invita, non solo perché non ci dà le risorse, non solo perché ci impegna ancora più tassativamente, non solo perché aumenta le difficoltà a chi resiste a fare diversamente, a convocare il Montezemolo locale, se ci fosse, a intendere il trasporto pubblico come la vicenda di quei 140 padrocini che fanno collegamenti con autobus privati dentro la Campania e che magari possono agevolmente, dietro la contribuzione pubblica, derogare ai salari di lavoro, diradare le linee, lasciare le persone nelle montagne, perché poi è anche un po' questa la Regione Campania di questi ultimi anni.

Ovviamente ciò che ci aspettiamo è che la sfida qui sia intrapresa esattamente al contrario, ovvero partiamo dal presupposto che il Decreto Monti ammette la possibilità dell'affidamento pubblico, diretto. Pensiamo che in Italia stia cambiando qualcosa e sia necessario irrompere nella vita politica italiana e nazionale e modificarne le Leggi e l'esito nel nome della Costituzione della Repubblica italiana, e quindi lavorare a un modello di funzionamento del pubblico senza concessioni al privato e che esso possa, in nome dell'efficienza, della tutela, della qualità dei servizi pubblici, della dignità del lavoro, dell'impatto sulla qualità della vita delle persone nel rispetto dell'ambiente, essere un modello proponibile e sostenibile.

Non è semplice, perché le enunciazioni sono sempre enunciazioni...

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE FUCITO: Va bene. Mi passavi quella di prima, era digeribile. Lo dirà dopo il prezioso Gennaro Esposito. Quelle di cui prima sono sempre facili, ma si tratta di cimentarci nel concreto.

Allora, è chiaro che noi abbiamo aziende di trasporto che spesso stentano a chiudere in pareggio. Dico io: però queste aziende devono sopportare oneri finanziari che non sono sempre oneri dovuti a chi si occupa di trasporto. La condizione di un'azienda di trasporto, in termini tradizionali, non sarebbe quella di sobbarcarsi di anticipazioni per poter pagare gli stipendi, e quindi di vedere compromesso il proprio risultato economico in forza di oneri finanziari. Le risorse, ovviamente, non ci sono, la crisi di liquidità esiste, noi non la dobbiamo nascondere. I trasferimenti alle aziende e al Comune sono dentro una dinamica complessiva.

Allora, la vicenda, il debito pubblico dello Stato italiano, ma del Comune di Napoli, la vicenda è una grande battaglia politica nazionale, perché questa città non sia come Parma, dove si rivendica la possibilità di spendere, violando il Patto di Stabilità. Questa città deve poter vivere, né ha diritto e facoltà; per fare ciò deve avere la liquidità necessaria a pagare le aziende, perché esse pagano i fornitori, perché esse paghino i lavoratori, visto i lavoratori che stanno dando un tributo a questa fase di miglioramento con la disponibilità ai turni notturni, con la disponibilità a lavorare di più nelle metropolitane, con la disponibilità ai piani di riconversione, laddove sono stati proposti, garantendo presenza in strada, mettendosi a disposizione e in gioco, abbiano un tratto diverso di questo passaggio.

È un passaggio complesso, però mi farebbe piacere se anche qui lo stabilissimo per iscritto. Noi preferiamo questa strada in un documento che potrà, eventualmente, concludere questi lavori. La mobilità, tuttavia, e su questo mi dispiace che l'Assessore non abbia fatto anche riepilogo di un lavoro che ella stessa ha compiuto, forse non ne ha avuto il tempo, però sui parcheggi l'Assessore ha ripreso tutta la materia che era precedente. Ha proposto che vi sia un piano aggiornato di questi parcheggi, perché nelle more del parcheggio utile in quanto tale vi erano parcheggi lesivi della pubblica incolumità, se fatti su suolo privato, ma con problemi di discutibili di dissesto.

Vi erano parcheggi inopportuni progettati solamente in favore della rendita immobiliare e del beneficio di pochi; vi era scarsa progettualità verso i parcheggi pubblici di interscambio che, è vero, possono dare minore resa immobiliare, anzi nessuna ai proprietari di immobili, ma sono, come dire, quella leva necessaria, irrinunciabile, perché in questa città si sappia dove lasciare un'auto e prendere un mezzo pubblico. Su questo tanto c'è ancora da fare, tanto c'è da riprendere delle storture del passato.

Io credo che anche qui poteva essere meglio discusso e arricchire questa proposta complessiva. Alludo alle aree degradate sotto lo Stadio San Paolo; quelle aree con migliaia di posti degli anni, quelli sì, bui della nostra democrazia, di 800 miliardi di Italia 90. Gli anni nei quali si sono, come dire, progettate delle aree che andrebbero riprese, come in tutte le economie di guerra piuttosto che ricostruire daccapo, vedere cosa c'è, ottenere delle requisizioni, fare degli espropri, vedere come queste aree sono nell'interesse pubblico.

Sindaco non è solo un'azione rivoluzionaria, lo dico in termini proprio di...

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE FUCITO: In termini da Codice Civile che lei mi insegna e sono cose possibili e da poter rafforzare. È chiaro che una discussione noi la dovremmo compiere, se c'entra o meno un'idea della mobilità anche con i piani di spostamento casa/lavoro. In passato ci sono state delle Delibere a riguardo, e non è detto che tutte le cose fossero sbagliate, perché si spartiva dallo studio dei flussi delle persone nella nostra città, così com'è fatta.

Esiste, Assessore, un piano del 2010 della mobilità cittadina sulle osservazioni degli spostamenti casa/lavoro, e quindi la possibilità di riprendere quel piano. L'Ingegnere D'Alessio se lo ricorderà, egli c'era anche prima e farne di quello un motivo di partenza. Io penso anche che non sia un ragionamento diverso da quello della Polizia Municipale, in verità, e credo che senza forzare nella giornata di oggi, però avere una funzione della Polizia Municipale propria verso il traffico, la viabilità, il presidio degli incroci, il penalizzare chi sta in seconda fila, il vigilare, il consentire gli attraversamenti pedonali e tanto altro, piuttosto che dedicarsi a funzioni, come dire, repressive che nulla c'entrano con la viabilità e con la pubblica vivibilità, credo che anche questo sia un tema e un argomento.

Concludo e andando alla ZTL, io penso che sia importante che si discuta di questi temi con contestualità. L'ambizioso piano della ZTL ha incontrato una non favorevole, come dire, contestualità nell'atteggiamento di altri Enti. Sicuramente quando si è immaginato il centro antico forse non si poteva immaginare che per qualche mese la Cumana partisse ogni 40 minuti, e ovviamente immaginare la vivibilità della città lo si fa pensando a chi abita al centro, ma io sento come mio non solo il problema di ogni lavoratore del pianeta, ma di un lavoratore di Pianura che dovesse andare nel Centro Storico e dover tornare, quindi capire come ci si batte anche verso l'altra articolazione dello Stato, perché vi siano le risorse.

Si finanzino questi trasporti pubblici, vi siano dei trasporti degni di una città moderna e non dei carri bestiami con percorrenza ogni 45 minuti è un tema, come dire, indiretto, ma necessario alla nostra discussione. Lo stesso vale per la Circumvesuviana e per i vettori che giungono dentro la nostra città, quindi questa contestualità non è stata fortunata o non è stata adeguatamente favorita da chi potrebbe fare altro uso dei fondi FAS e dei fondi regionali per lo sviluppo. Potrebbe intendere questa come una priorità assoluta e mettere al nuovo il parco dei mezzi e consolidare le aziende, efficientarli anche loro, invece, di riportare quei risultati dell'Ente autonomo Volturno che danno lacrime e sangue al bilancio della Regione Campania nell'ordine di centinaia e centinaia di milioni d'euro ogni anno.

Quindi, la contestualità non è stata quella che avremmo voluto, e del resto questa è una città, non è un potere politico nazionale, però bisogna cercare l'equilibrio migliore. A questo punto discutere delle ZTL. Io devo dire la verità che noi siamo d'accordo alla ZTL. Certo, bisogna che guardi al complessivo della città, che guardi ai miglioramenti possibili, che parta da un'idea non in posizione di modello, ma di discussione democratica profonda, perché se non vi è il convincimento democratico, le regole non funzionano. Noi sappiamo che ogni norma, anche la più giusta, necessita di condivisione, perché sia vissuta come tale, altrimenti se non è recepita e utile per se stessi, può essere una norma violata.

Noi, sebbene riteniamo di aver fatto un provvedimento giusto, se non c'è questo livello profondo di convincimento rischia il provvedimento di non aver appieno la sua efficacia.

Però, al di là di questo io credo che con un rafforzamento del funzionamento dei mezzi pubblici e con uno sforzo che bisognerà rinvenire, mi rendo conto, con risorse che sono poche e carenti, alludiamo al prolungamento della metropolitana la sera, alludiamo alle misure di funzionamento migliore degli autobus e etc. etc., questa esperienza debba essere difesa.

Io non ho capito, però, perché abbiamo fatto discussioni quasi separate, una su Chiaia e una sul centro antico, come se, voglio dire, fossero due vicende distinte. Mi è chiaro che la vicenda di Chiaia nasce da un evento che è stata la Coppa America, però l'evento trascina una programmazione, un'aspettativa. Le due cose diventano simili, diventano due esperienze di pedonalizzazione. Io, in verità, sull'una ho visto una retrocessione; al contrario dico su Chiaia io ho notato una retrocessione non sempre necessaria, perché onestamente non ho capito perché il sabato e la domenica bisogna circolare con l'auto.

Se il ragionamento è che noi dobbiamo consentire alle persone di spostarsi, perché è necessario, e tutelare, al massimo, la vita di tutti gli altri, se bisogna fare deroghe, bisogna farle nei giorni di lavoro. So bene anche io che tante persone, purtroppo, lavorano la notte, il sabato e la domenica, mi sia consentito di dubitare che questo campione di popolazione non stia tra il capo di Posillipo e Piazza Vittoria. Non so se mi sono spiegato. Quindi, proprio il sabato e la domenica io pensavo che noi potessimo osare più del necessario, invece che retrocedere.

D'altro canto, sebbene mi è chiaro che tutto l'impianto della ZTL del centro rappresenta un unicum e che a intervenire in un sistema complesso si fanno danni, questo può valere per tante cose, non solo per la mobilità, d'altro canto mi chiedo se con il tempo, con l'ascolto, con il confronto, provando e riprovando come diceva qualcuno, non si potranno trovare delle maggiori condivisioni, io non dico cosa, ma delle maggiori condivisioni sul centro antico.

Probabilmente sono state dette tante cose su Piazza Dante, sugli altri varchi, non sta a me dirlo, ma un'unica cosa: io penso che nel corso di una giornata bisognerebbe trovare forme e modo, perché certe funzioni, fosse anche per 15 minuti il giorno e fosse anche la notte, siano possibili a tutti i cittadini per non creare delle ingestature. Queste sono, seconde, le cose, ma noi dobbiamo avere in questo momento anche la capacità di dare una risposta immediata.

Conosco poco del bilancio, perché non c'è stato il tempo. Sentivo dire di manutenzioni sulla metropolitana, ho ascoltato, mi farebbe piacere se nelle conclusioni, Assessore, perché da venerdì a oggi non ne sappiamo molto sul merito del bilancio, se queste riguardassero quei punti fondamentali, le prescrizioni dell'Utif sulla metropolitana e il rischio di incorrere in sanzioni molto gravi che pregiudicherebbero il funzionamento di stazioni intere.

Quel messaggio che può giungere ai lavoratori di Metronapoli che hanno guidato le cabine con gli spifferi, è una questione che dura da qualche anno, per carità, ma chiedere impegno significa oggi dialogare con una Giunta che non ti rende velenoso il tuo lavoro o inquinante, ma che ti sigilla le cabine di guida, piccole cose. Il poter, come dire, trovare il modo perché le aziende riescano a onorare gli impegni dello straordinario, quando lo richiedono ai lavoratori stessi, dare certezza sugli stipendi, perché in questo momento c'è fibrillazione, immaginare il futuro anche delle manutenzioni della ANM e di Metronapoli.

C'è grande fibrillazione in queste ore, una nuova gara, un nuovo capitolato. Si rischia di

incorrere in un taglio. Io credo che tutte queste cose siano parte integrante di un'unica discussione e non per pedanteria, ma perché questa città cambia, se a cambiarla su un'idea giusta, che io riconosco, ci sia il modo operoso, dinamico e concorde di migliaia di uomini e donne; e questi uomini e donne non è detto che siano coloro che hanno i bar, le pasticcerie o i ristoranti. Questi uomini e donne sono coloro che consentono lo sviluppo produttivo di questa città. Sono coloro che scelgono il mezzo pubblico anziché l'auto. Sono quei lavoratori che, massacrati dal Governo nazionale per pochi euro, si recano a lavoro tutti i giorni, portano nelle aziende pubbliche livelli di assenteismo più che accettabili che non fanno di esse dei carrozzoni, ma delle aziende efficienti, combattono e denunciano i soprusi e spesso passano malamente dalla parte del torto. È il caso del lavoratore licenziato per aver denunciato qualche sperpero di troppo. Io penso che la città cambia con loro e senza di loro non è possibile un cambiamento reale.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie. La parola al Consigliere Esposito Gennaro. Si prepari il Consigliere Crocetta.

CONSIGLIERE ESPOSITO GENNARO: Grazie Presidente. In realtà, è stato detto molto stamattina sulla ZTL sia quel del mare, che quella del Centro Storico. Io ricordo il primo Consiglio dopo il 21 settembre, quando fu attivata la ZTL nel Centro Storico, feci un intervento, ai sensi del 37 del Regolamento, dove dissi: "Stamattina si sentivano i passi a Piazza Dante". Questa è una cosa che poi qualche collega me la ricorda.

Sentii pure la passione con la quale l'Assessore Donati seguiva tutto lo svolgimento, l'attuazione del provvedimento. Ho colto con piacere la passione che lei comunicava, quando avendo assistito a un incontro antecedente all'entrata in vigore del provvedimento, ebbe modo di sentire la città, il Quartiere pulsare con molte persone che erano indubbio, quindi mi fa piacere. Credo che, però, questo è un argomento che ci deve fare riflettere e ci dà una grandissima opportunità.

Ci dà l'opportunità di saggiare quella che è la partecipazione dei cittadini all'Amministrazione della città. Partecipazione che, secondo che, forse supera anche il valore del provvedimento stesso. Questa era una città, sostanzialmente, depressa da questo punto di vista, e questo provvedimento ha risvegliato la voglia dei cittadini a partecipare a qualcosa che riguarda loro stessi, che riguarda la circolazione nella città. Allora, credo che avremmo dovuto prevedere già dall'inizio, probabilmente, una serie di meccanismi che avessero agevolato questa partecipazione, perché delle difficoltà, evidentemente, per il provvedimento adottato per la prima volta nella città con tanta voglia di vederlo attuato, forse le avremmo potute prevedere.

Ad esempio, nel piano degli obiettivi che è un documento proprio del Comune di Napoli che è il piano degli obiettivi per il 2011 non trovo, tra gli obiettivi previsti per l'attuazione della ZTL, l'istituzione forse di un organismo di consultazione permanente con le municipalità, dove, credo, si debba svolgere un confronto sereno e costante fino a quando questo bambino, che è la ZTL, non diventi un adulto forte e robusto. Quindi, è ovvio che abbiamo avuto, io stesso nel Quartiere vivendo nel Centro Storico, quindi nella ZTL, ho avuto modo di capire come il provvedimento sta vivendo nel Quartiere stesso.

Le mille sollecitazioni... ricordo che c'è stata una petizione prima fatta da liberi cittadini, poi fatta da un gruppo politico. Poi c'è stato un Ordine del Giorno votato nella seconda municipalità e poi una Delibera che prevedeva delle cose che dopo ho visto che

l'Assessore, in un certo qual modo, ha fatto proprie. Quindi, credo che da questo punto di vista ci sia stato un difetto, ci sia stato difetto di partecipazione.

Ci sia stato un difetto di partecipazione anche da parte del Consiglio comunale. Mi piace sempre, ogni tanto, rileggere le parti del programma elettorale. Ebbene, nel programma elettorale si legge: democrazia e partecipazione, mi fa ricordare... Si dice: "Il Consiglio comunale è il luogo, dove devono essere assunte le decisioni inerenti ai beni comuni, e deve svolgere un ruolo di primo piano nell'assetto del territorio dei piani territoriali e urbanistici e nell'incentivare forme di intercomunalità. Perché la partecipazione sia vera, voglio – diceva, appunto, il nostro Sindaco in campagna elettorale – un Consiglio comunale allargato, dove partecipino i comitati, i movimenti, le associazioni, i lavoratori".

Allora, mi sarebbe piaciuto vedere in prima linea l'Assessore Lucarelli in quest'avventura Assessore Donati. L'Assessore Lucarelli che è l'Assessore preposto alla partecipazione, e mi sarebbe piaciuto vedere quest'organismo che poteva diventare poi un organismo stabile anche per altre azioni sul territorio. Senza i cittadini, ho sentito in qualche critica fatta all'Amministrazione, non abbiamo scassato niente, quindi la partecipazione è il dato fondamentale di quest'Amministrazione ed è l'intuito e il dato intuitivo, su cui è fondata tutta la campagna elettorale, quindi dobbiamo oggi...

Noi come gruppo consiliare ci siamo fatti, peraltro, portatori un po' in modo forse politicamente anomalo di una Delibera adottata dalla municipalità che prevedeva, prevede una serie di modifiche che ho visto poi dopo un po' di tempo fatte proprie dall'Amministrazione. Perché? Perché, effettivamente, credo che sulla ZTL del Centro Storico si sia maturata oggi, a distanza di 8 mesi, un'esperienza che è un valore.

Dobbiamo mantenere aperto il canale di partecipazione con gli operatori commerciali della zona. Non dobbiamo mai stancarci di sentirli. Essi muovono delle obiezioni. Sono oggi ostaggio della crisi e riversano sul Comune di Napoli, anche purtroppo per fatti che non riguardano il Comune di Napoli, tutte le responsabilità, quindi non possiamo evitare di sentirli. Dobbiamo prendere in considerazione anche, nell'attuazione di un provvedimento così importante, anche quella che è la salute pubblica.

Allora, mi fa piacere sentire l'Assessore Donati, quando dice che nelle strade a ridosso della ZTL sarà adottata una modifica, perché adesso nelle zone a ridosso delle ZTL si riversa tutto il traffico dei motocicli che è quello più inquinante. Non possiamo fare di attuarlo anche in fretta. Non possiamo usare, come dissuasori per l'accesso alle strade, i paletti. Credo che questo sia un modo che impedisce una corretta dislocazione sul territorio di tutte le attività, ma impedisce anche il soccorso stradale in una strada. Peraltro, in una proposta di Delibera, che oggi non è all'Ordine del Giorno, io avevo allegato anche le foto, relative a una strada, Vico San Domenico Soriano, dove c'è una palettificazione che rende impossibile l'accesso alle ambulanze.

Lì dobbiamo intervenire subito. Dobbiamo intervenire immediatamente, perché il bene, cui sottende questa modifica, è un bene fondamentale, è il bene della salute e della sicurezza dei cittadini. Dobbiamo fare in modo di fare rete, cosa che forse è mancata nella parte iniziale di attuazione di questo provvedimento. Il provvedimento di ZTL non può essere un provvedimento solamente dell'Assessore alla Mobilità, ma deve essere un provvedimento che deve essere fatto proprio anche dagli altri Assessorati, quindi quello alla cultura, quello alle attività produttive, perché bisogna che ci sia una concertazione unica.

Quindi, prevedere all'interno dell'Amministrazione, e questo è il ruolo di indirizzo che voglio svolgere oggi da questo scranno, prevedere all'interno dell'Amministrazione un organismo che si faccia, che abbia il compito di collegare le azioni amministrative dei singoli Assessorati, per cui prevedere, da un lato, un organismo stabile che sia deputato all'ascolto dei cittadini, e dall'altro un organismo stabile che sia deputato al collegamento fra gli Assessorati per l'attuazione degli atti amministrativi più importanti che si attuano sul territorio.

La ZTL non si può realizzare, svuotando, come bene ha detto il Sindaco, la città, ma riempiendola, riempiendola di attività, e questo lo possiamo fare solamente se prevediamo un'attività di concertazione amministrativa ed io dico anche partecipata, quindi con le associazioni. La ZTL è stato un banco di prova. Io stesso con molte associazioni ho avuto modo di confrontarmi e il 21 settembre, quando è entrata in vigore, io stesso ho partecipato a una manifestazione che arrivava con striscioni "Viva la ZTL" fino a Palazzo San Giacomo.

Allora, dobbiamo aprire il Comune, come effettivamente è stato detto in campagna elettorale, ai cittadini, affinché loro siano partecipati dei provvedimenti, e quindi nell'ambito dell'organizzazione della pubblica Amministrazione mi piacerebbe anche che s'instaurasse uno stabile contatto con le altre Istituzioni presenti sul territorio. Per me è impensabile che si ragioni di mobilità senza coinvolgere l'Università, senza coinvolgere la facoltà che ha un percorso di ingegneria di trasporti.

Ecco cosa intendo io per Amministrazione. Amministrazione significa rapporti con le Istituzioni presenti sul territorio, facendo in modo che un provvedimento sia condiviso anche ai livelli più alti e sia partecipato. Mi piacerebbe, quindi, che questo si realizzasse in questi 4 anni che ci restano di Amministrazione. Grazie.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie Consigliere Esposito. La parola al Consigliere Crocetta. Si prepari il Consigliere Vernetti.

CONSIGLIERE CROCETTA: Grazie Presidente. Visto che l'ora si è fatta tarda, ci sono due argomenti, mobilità e trasporto, giusto due minuti per l'uno e due minuti per l'altro per un'annotazione. Riguardo al discorso mobilità, io ho presentato anche un Ordine del Giorno. Io non sono un tecnico, quindi era solamente per porre all'attenzione dell'Assessore una criticità, una sofferenza che veniva da parte dei commercianti di Piazza Dante.

Io l'ho riportata pedissequamente, così come veniva proposta, attraverso una nota presentata alla Commissione Lavoro. Perché l'hanno presentata alla Commissione Lavoro? Perché... ovviamente si parla di una Piazza Dante attuale, fotografata oggi e non quella che tutti quanti auspichiamo, a cominciare dal Sindaco, quindi completamente chiusa, con una rivalutazione totale di quello che possa essere, per esempio, il patrimonio delle librerie e tutto. Quella è un'altra storia che sicuramente vedrebbe contenti, immagino, i commercianti che oggi, invece, pongono una lamentazione.

Allora, l'ho riportata pedissequamente questa nota, con cui loro chiedevano una rivalutazione dei tempi tecnici di quelle che sono le fasce orarie. Io l'ho riportata, l'ho rimessa alla sua attenzione attraverso un Ordine del Giorno che si conclude con una mera raccomandazione. Io non sono un tecnico, però sicuramente ai tecnici non sfugge che cosa. Questa nota, che io le ho allegato anche signor Assessore, dei commercianti riporta

anche le ricadute proprio di bilancio che loro hanno anche documentalmente comprovato, e quelle che sono ipotizzabili ricadute di carattere occupazionale.

Ecco, di queste io sono, ovviamente, allarmato, in quanto riguarderebbero fasce di preposti al livello di commessi, di esercenti il commercio, sia di settori, invece, pubblici esercizi. Ovviamente delle due l'una; come attualmente sicuramente fa entrare in sofferenza la categoria dei commercianti. Io auspico, così come ha detto anche il Sindaco e come gli interventi di altri Consiglieri, una Piazza Dante che, invece, venga rivalutata totalmente.

Allora, in questo la mera raccomandazione, che nell'Ordine del Giorno che ho voluto sottoporre alla sua attenzione, unitamente anche alla nota che hanno fatto direttamente i commercianti. Quindi, nei tempi brevi, qualora richieda tempi lunghi una rivalutazione che noi auspichiamo, ribadisco ancora, della piazza per quel che merita anche culturalmente, si possano approntare, ma questa è una competenza certamente non mia, non posso altro che trasmettere la nota che mi viene mandata, possa essere approntata da chi di dovere anche quella che può essere una misura che vada a temperare, lo ricordo, e l'esigenza di tutti noi cittadini, l'hanno detto già ampiamente tutti quei colleghi che mi hanno preceduto, ma che non ci ponga di qui a breve, qualora siano fondati, come mi sembra che siano i dati dei commercianti, di fronte eventuali tagli che rispetto a una riduzione di quello che è il vantaggio imprenditoriale, sono imprenditori, possa esserci a livello occupazionale con delle ricadute che sarebbero, senz'altro, qualcosa di molto negativo, specie in questo momento storico.

Questo per la mobilità. Per quanto riguarda il trasporto, io ho sentito con attenzione il suo intervento Assessore. Diciamo che mi è stato forse non chiaro definitivamente quello che era il rapporto, e questo è fondamentale, io poi non sono abituato a parlare politichese, certe volte non afferro qualcosa, ho sentito anche l'intervento del mio capogruppo che ha detto qualcosa, qualcosa altro l'hanno affermato i colleghi, nel rapporto tra pubblico e privato. Lei ha parlato di privato, sì, se ho inteso bene e di liberalizzazione.

Uno qui nel Consiglio poc'anzi aveva quasi biasimato gli interventi che hanno un qualcosa di ideologico. Io, invece, ne vado fiero, allorquando all'interno di un'analisi corretta e critica ci possa essere dell'ideologia. Infatti, il taglio che voglio dare io a questi altri due minuti in materia di trasporto è molto chiaro.

È un mio pensiero che parte da molto lontano e che vede certamente in mala luce gli interventi delle liberalizzazioni, ma non per un pensiero estemporaneo, ma semplicemente perché su questo, e ci assiste, io sono per la critica costruttiva, non quella che parte senza fondamento, parte dall'esperienza che abbiamo ampiamente in tutti quelli che sono i settori, laddove ha messo mano il privato. Io parlavo in passato in qualche articolo che ho scritto di svendite, svendite all'asta che lo Stato stava facendo nei settori della telefonia, energia, trasporti e così via, e mi sembra che questo andasse in sintonia anche con quello che era il pensiero comune non solo da questa parte dei banchi, perché quando si coniuga in modo specifico, convinto il discorso di bene comune e tutto, ovviamente si sta parlando di un discorso in cui lo Stato la deve far da padrone e portatore degli interessi.

Quindi, un discorso che diciamo sembra così lontano, ma è quello che si porta l'energia sul picco di montagna, anche se c'è un solo abitante; o quello che privilegia ugualmente il servizio che con il trasporto va a privilegiare, semmai, una zona dove vi sono pochi abitanti. Perché? Perché il pubblico, ovviamente, non ha il concetto del privato del

guadagno. Allora, perché in questo mio intervento c'è una grossa prevenzione, quando sento parlare di liberalizzazioni, di privatizzazioni. Perché, chiedo scusa al capogruppo Moxedano...

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE CROCETTA: Io mi fermo. Sicuramente non era di pregio, però sarebbe interessante, a questo punto, visto che i capigruppo che ho visto fare degli ampi interventi, sull'argomento ci facessero sapere il concetto base, perché parliamo di beni comuni, parliamo di onnipresenza di un discorso del pubblico, rispetto al privato, però non si è sentito bene. Io, invece, lo dico apertamente, perché il mio è un intervento ideologico. Dico certamente sono contrario al momento in cui la liberalizzazione, la privatizzazione, è inutile essere ipocriti sul concetto, prevede che un privato debba svolgere un servizio. Con l'aggiunta di che cosa?

Il privato è un imprenditore di quello che è il proprio vantaggio di carattere economico. Tanto che noi sappiamo, e mi smentisca qualcuno se sto dicendo cose sbagliate, sappiamo che ogni volta che c'è un'esperienza in questo senso ci deve essere stato per forza un abbattimento del buon servizio. Perché? Perché necessariamente bisogna anche ricaricare la parte del guadagno del privato, in modo che, ecco le conseguenze a cascata come diceva poc'anzi anche il compagno Fucito, il Consigliere Fucito, di quelli che possono essere i tagli di carattere occupazionale, di quello che può essere un servizio meno efficace.

Questo basando molto spesso su un ragionamento che è troppo facilista. Il pubblico funziona male, allora affidiamoci al privato. Mi sembra una faciloneria che molto spesso, sicuramente in mala fede e in altre sedi che non sono queste, è stata coniugata per svendere interi pezzi dello Stato in tempi passati, compresa anche la Banca di Italia.

Allora, senza andare tanto lontano, ribadisco un concetto, perché sono andato oltre i due minuti, quando il mio intervento, sicuramente ideologico e ne sono fiero, dice no specificamente, è perché è forte l'allarme sulle esperienze passate. Ovviamente essendo una persona che ama la critica costruttiva, il mio ragionamento, che è di massima, può andare incontro a quelle che sono le adeguate garanzie, allorquando l'intervento di un privato garantisca quei pochi punti fondamentali, il margine di carattere occupazionale, ma principalmente non solamente numericamente, ma anche a livello qualitativo e a livello quantitativo che assicuri al contempo quella che è la qualità del servizio.

Mi rendo conto, io non sono un addetto ai servizi, né una persona che si intende di ragioneria, mi sembra che sto proponendo un'alchimia un po' difficile, nel momento in cui in quest'equazione resterebbe fuori che cosa? Il vantaggio del privato. Non si saprebbe dove andarlo a caricare, però mi rendo conto che, rispetto alle mie affermazioni di principio generali, se c'è qualcuno che è in grado, ovviamente, ribadisco, di coniugare un'equazione in cui si mettano a posto le varie tessere del mosaico, per cui il servizio viene addirittura munito di una maggiore efficienza.

I margini occupazionali restano quelli o addirittura migliorati, aumentati qualitativamente e quantitativamente. Il privato riesce anche a cavarci l'interesse, perché l'imprenditore, lo sappiamo, deve cavarci un interesse, a questo punto di fronte a quest'equazione, ma nel rispetto di quest'equazione io dico che sarebbe una nuova esperienza storica, a cui non può che altro essere favorevoli. Grazie.

VICEPRESIDENTE FREZZA: Adesso la parola al Consigliere Francesco Vernetti di Italia dei Valori, e si prepari a intervenire il Consigliere Antonio Borriello del PD.

CONSIGLIERE VERNETTI: Grazie Presidente. Mi dispiace che non c'è Stanislao Lanzotti, perché vorrei elencare, un attimo, le persone, quelle associazioni definite politicizzate e **(inc.)** secondo il Consigliere Lanzotti che hanno fatto richiesta per l'evento "Lungomare liberato per sempre si può fare" del 2 giugno. Noi parliamo di Legambiente e Neapolis 2000, associazione Ancli, No Napoli Centro Storico, Bikepress Napoli ecologia e pedali, Friarielli ribelli, Cicloverdi Fiab Napoli, WWF, Orange Revolution, Onda rosa, Anai, Associazione per l'infanzia, Associazione tutti a scuola, Cittadinanza attiva, Arancioni per scelta.

Non penso che all'interno di questi qua ci sia tutta quella politicizzazione, ed essendo uno attento al web, ho seguito un po' l'evento. Questo nasce da dichiarazioni fatte da qualche pseudo ambientalista che voleva riaprire di nuovo Via Caracciolo al traffico e Via Partenope, quindi dato che hanno goduto di questo grosso evento per la città di Napoli e si sono riacquistati di tutti quegli spazi che erano stati negati, come giustamente diceva il collega Borriello, del più bel lungomare al mondo, al pari solamente in Cina, in una Regione cinese un lungomare del genere, poi quando avrò le foto, vi farò vedere, c'è una similitudine enorme, quindi un evento per mettere in movimento il Borgo di Santa Lucia e tutta quella zona non vedo nulla di tragico.

Inoltre, ci sono tante cose da mettere in campo. La prima è che questa città ha pagato in termini di salute nel corso di tutti questi anni un prezzo esorbitante. Io penso che la prima cosa che dobbiamo mettere sul piatto della bilancia è la salute dei nostri figli, dei nostri nipoti e delle persone che ci teniamo. Come ho avuto modo, capogruppo, come ho avuto modo di far rilevare anche in Commissione Mobilità con dei dati scientifici, noi paghiamo un prezzo elevatissimo annualmente di 1600 morti adducibili ad affezioni respiratorie, quindi non vedo di che cosa stiamo parlando, ne parliamo in termini di salute.

Altra discussione è quella delle opportunità. Io ringrazio l'Assessorato alla Cultura che sta facendo un lavoro enorme per cercare di creare eventi in questa città, ma chiedo uno sforzo ulteriore. Noi per il mese di settembre dovremmo chiudere la programmazione base per tutto il 2013, in modo da poter offrire ai tour operator che chiudono per quel periodo la programmazione dei viaggi, un pacchetto chiuso Napoli, in modo che è spendibile per la città. Se riusciamo già a dare un target di riferimento per il 2013, uno chiede uno sforzo immane, lo so Antonella, che è durissima, però già avete fatto un ottimo lavoro sul Maggio dei Monumenti, perché Maggio dei Monumenti oramai è cresciuto, è altra cosa.

Non è più quell'evento che era ridotto nel corso degli anni. Adesso è diventato maggiorenne Maggio dei Monumenti, quindi è un bellissimo evento che caratterizza la nostra città in un determinato periodo. Ci sono dei problemi indubbiamente. Noi adduciamo sempre il commercio e lo sviluppo alle auto, senza accorgersi che è stato uno dei deterrenti più grossi. La costituzione di centri commerciali che nel corso di questi anni hanno tagliato fette di mercato al piccolo commercio locale, distruggendo...
...(interruzione di registrazione)... ... solo perché uno riusciva ad arrivare con la macchina dentro per comodità, chiudendo tutte quelle piccole attività commerciali che

erano caratteristiche delle nostre zone.

Attualmente non è il commercio legato all'auto, è il commercio legato alla comodità di non camminare a piedi, non fare neanche 100 metri a piedi e prendere l'auto. Questa è una cosa che è insita nel Dna nostro. A noi quello che manca è l'appartenenza alla cittadinanza attiva, il vivere la città è ben altra cosa. Quindi, con l'implemento di una mobilità più accorta anche nelle ore notturne, perché quando chiude la metropolitana alle due, noi dobbiamo avere anche un servizio parallelo che faccia la stessa linea, come avviene nelle altre città, non con la stessa frequenza della metropolitana, un po' più ridotto, ma un ragazzo che esce la sera tardi e deve rientrare a casa non può rimanere due ore su una fermata del bus attendendo un notturno, quindi cercare di essere leggermente più attenti a questo tipo di mobilità.

PRESIDENTE PASQUINO: Consigliere Verneti un secondo solo. Vi posso chiedere di non rumoreggiare in aula per piacere. Non si riescono a seguire i lavori. Grazie, per rispetto nei confronti dei vostri colleghi.

CONSIGLIERE VERNETTI: Allora, una delle cose che mi sono prefissato appena ho iniziato quest'avventura da Consigliere comunale, è quella dei parcheggi di interscambio. Ho massacrato il mio collega di partito Gianni Formisano per realizzare dei parcheggi di interscambio all'ingresso della città. Dicevo: guarda Gianni, noi dobbiamo cercare di utilizzare un'area che sia nella zona esterna alla città. I veicoli non possono entrare in città. Chissà che ogni giorno entrano centinaia di migliaia di veicoli a Napoli. Il problema non è Napoli città per la percorrenza sua, è l'ingresso dei veicoli dalla Provincia di Napoli che non sono supportati da una mobilità degna di questo nome.

Quindi, creare parcheggi di interscambio con navette continue è un obiettivo, secondo me, primario. Che sia zona del Vomero o la zona del Rione Alto per quelle fasce di Provincia che vengono da una determinata zona, che sia anche la stessa Fuorigrotta. Non dimentichiamo che in Fuorigrotta c'è fattibilità a creare aree di parcheggio, perché ci sono le aree per fare aree di parcheggio grossi, però devono essere asservite un sistema di mobilità sostenibile. La stessa cosa Piazza Garibaldi.

In un futuro partirà la linea 1 da Piazza Garibaldi, ben venga, ma attualmente abbiamo un problema che chi entra a Napoli dovrebbe fermare il veicolo a Piazza Garibaldi e avere la possibilità con navette continue di arrivare in qualsiasi zona della città, oppure vicino alle metropolitane dove poi può prendere la metropolitana collinare. Io penso che attualmente ci siamo avviati, anche grazie a quest'ultimo bilancio che ho iniziato a vedere, nella strada giusta. Perché? Perché i soldi impegnati per quanto riguarda la mobilità, strade, arredi urbani sono parecchi.

Rispetto a un bilancio povero fondamentalmente che ha subito e risentito dei forti tagli, in quest'azione si è risentito molto del gruppo IDV che mai come adesso è sempre su compatto nel rispondere a qualsiasi obiettivo prefissato nei programmi di Luigi De Magistris e di quest'Amministrazione. Grazie.

PRESIDENTE PASQUINO: Grazie Consigliere. Consigliere Antonio Borriello del PD è pregato di intervenire. Si prepari a intervenire il Consigliere Marco Nonno del PDL.

CONSIGLIERE BORRIELLO ANTONIO: Grazie Presidente. Ho ritenuto utile

intervenire per rafforzare soprattutto l'impianto che l'Assessore Donati e lo stesso intervento del Sindaco della nostra città ha voluto dare a questa nostra discussione monotematica. Non vi è dubbio che c'è la necessità di mantenere ferma una scelta e di concertarla, quindi aperta a tutte quelle modifiche che sono compatibili con un impianto di carattere generale che significa restituire la città ai cittadini.

Mi pare che affermare l'esigenza di aprirsi alla concertazione e di fare intervenire, per davvero, la democrazia partecipata e che questo sia da monito anche per le cose future che lo si faccia prima e non dopo in modo da correggere e di avere quella flessibilità, a cui faceva riferimento lo stesso Assessore Donati sulla ZTL del mare. Io stesso, d'accordo anche con alcuni esponenti del Partito Democratico, avevamo preparato un contributo, un contributo sta poi nella disponibilità che ha dato stamani sia l'Assessore che il Sindaco della città.

Il contributo è di verificare alcuni correttivi possibili, mantenendo inalterata la proposta della ZTL. È chiaro che non si può tornare indietro ed è anche chiaro che noi siamo in presenza di alcuni ritardi, ritardi dovuti essenzialmente, perché si è giunti alla ZTL senza un'adeguata e sufficiente programmazione, ma non poteva essere diversamente, perché la ZTL è la conseguenza dell'American's Cup. Se avessimo potuto mantenere l'American's Cup su Bagnoli, probabilmente l'Amministrazione comunale di Napoli avrebbe costruito la ZTL in una gradualità sicuramente più accettabile, rispetto alle problematiche complesse della città.

Quindi, avendo fatto l'American's Cup sul lungomare, è chiaro che si è imposta una scelta e su questa scelta si è aperto un dibattito, un dibattito in città, un dibattito utile. Il dibattito è utile quando ci sono quel che sono a favore, ma anche e soprattutto quando ci sono quelli che la pensano diversamente. Favorire il confronto, la discussione è un fatto di per sé positivo per una città come la nostra che vuole costruirsi il futuro. Ma anche qui, avendo l'Assessore Donati coniugato bene ZTL, pedonalizzazione della città e mobilità sostenibile, richiama in causa alcune competenze, alcune scelte che sono indispensabili e necessarie fare nei prossimi mesi.

Noi ci auguriamo che dalla Regione e dallo Stato centrale possa venire quell'attenzione verso Napoli in questo caso per le scelte che vengono messe in campo e un'attenzione verso il Mezzogiorno di Italia, perché senza risorse non sarà possibile accelerare quei processi, a cui faceva riferimento l'Assessore Donati. Un'accelerazione che è necessaria in quella direzione, altrimenti correremo il rischio di incontrare difficoltà, perché è possibile costruire una città a ZTL, una città pedonalizzata, ma una città nella quale nel restituire ai cittadini un ambiente più sano, una città più sicura e più vivibile si riesca anche a non scaricare i prezzi pesantissimi di un'operazione del genere sui ceti produttivi della città.

Oggi attualmente, per certi aspetti, questo problema c'è e noi dobbiamo saperlo interpretare, saperlo anche ascoltare. Qui ci sono drammi di persone che devono raggiungere dall'area orientale all'area occidentale la città. Attraversarla è un dramma. Spesso chi deve arrivare a lavoro alle otto e mezza, parte alle sei con molti ritardi. Noi dobbiamo chiedere ai tanti concittadini nostri che sono costretti ad attraversare la città ad avere pazienza, ma fare in modo che alcuni correttivi possano, e l'Assessore Donati ha dato una disponibilità anche inerente la flessibilità che è possibile avere, dare la possibilità che il mondo del lavoro non sia messo in ginocchio e che possa accompagnare anche con sacrifici un'opzione di grande valore per la nostra città che è quella di

restituire non solo il mare, ma di restituire il mare alla sua fruizione in una condizione di libertà di sicurezza e di decoro.

In questo io la penso, così come ha riferito all'aula sia il Sindaco che l'Assessore Donati, però noi dobbiamo avere una visione strategica sulla città. L'errore è di volta in volta pensare che quest'argomento, questo tema possa essere da solo e di per sé l'opzione strategica della città. Noi dobbiamo fare uno sforzo, c'è qui il Vicesindaco Sodano e mi dispiace che non c'è il Sindaco, ma il Vicesindaco Sodano sa di che cosa voglio parlare, noi dobbiamo anche... se pensiamo di andare lungo questa strada che per la verità, non per nostalgia di pensiero, è un impianto e un'impostazione, l'Assessore Donati vi ha lavorato non solo da Assessore, ma vi ha lavorato anche in passato, è un'impostazione che viene da lontano.

Basti ricordare il '93. Che cosa era il '93, lungomare il '93? Macchine che parcheggiavano sui marciapiedi. I marciapiedi del lungomare erano strapieni di macchine, in terza fila. Era questo il lungomare del '93. Dei passi in avanti rispetto a quel '93 sono stati fatti, oggi, però, dobbiamo fare... che dice l'Assessore? È sempre un po' malevolo.

(Intervento fuori microfono non udibile)

CONSIGLIERE BORRIELLO ANTONIO: No, no, l'Assessore è uno che ha seguito. Che cosa voglio dire? Voglio dire che degli sforzi sono stati fatti e che adesso bisogna compiere una scelta più di fondo. È sufficiente, però concentrarsi su questa visione strategica che riguardi solo Via Caracciolo? No. Noi dobbiamo saper pensare, quindi guardare alla nostra città, come una città che offre più attrazione, più poli attrattivi per le persone per il tempo libero.

Quindi oltre Via Caracciolo, noi auguriamo e auspichiamo che ci sia Bagnoli, ma l'Assessore Sodano sa che noi, anche con una scelta e con un coraggio che occorre avere in questi momenti, noi potremmo anche restituire in tempi non biblici il lungomare con il porto fiorito, il lungomare a est della nostra città, e realizzare lì un altro grande polo d attrazione per le attività del tempo libero, per la cultura, per la ricreazione. Napoli ha bisogno di questo, perché sarebbe sbagliato, se noi pensassimo che una città come la nostra, con tutto quello che ha a ridosso della nostra città, quindi la sua area metropolitana, che il sabato, la domenica si mettano nei pullman o nelle metropolitane per raggiungere il lungomare di Napoli.

Da solo non è sufficiente a ospitare tutta questa gente, quindi noi dobbiamo, nel valorizzare il lungomare di Napoli e farlo anche attraverso la ZTL con i correttivi, con la flessibilità, con l'ascolto che è possibile fare, cercare di accelerare su quegli altri processi a est e a ovest. Lo dobbiamo fare, perché facendo questo, noi possiamo avere una visione strategica della città, avere un progetto di città. Un progetto di città significa fare di Napoli la città del sole, come abbiamo detto la volta scorsa, utilizzando al massimo il solare, ma fare di Napoli anche la città del mare, così come abbiamo detto in tante altre occasioni.

Abbiamo anche approvato una mozione da me presentata nel giugno 2011, quindi fare di Napoli anche la città dove c'è più pedonalizzazione al mondo. È possibile fare questo? È possibile se teniamo dentro una visione strategica che ci porta molto al di là della ZTL di Chiaia, però dobbiamo partire dalla ZTL di Chiaia, ed io credo che l'impianto,

l'impostazione che è stata qui rappresentata vada in questa direzione. Dobbiamo perdere, ma lo dico con affetto, un po' quella boria che è classica di alcuni ceti dominanti. Così questa è la strada.

Non bisogna tornare indietro, tornare indietro nel senso che non bisogna correggere nulla. Noi siamo i più bravi, noi abbiamo scelto anche per te. No, questo contraddirebbe proprio l'impianto e l'impostazione di chi fa della democrazia partecipata l'arma in più per governare una città complessa e difficile, come quella nostra e soprattutto in un momento di crisi che attanaglia ferocemente il Paese e attanaglia ferocemente la nostra città; quindi, con molta disponibilità.

Io Assessore ho molto apprezzato la tua relazione. L'ho apprezzata moltissimo, perché era completa, perché ha parlato della città, dei trasporti e lo ha fatto parlando un linguaggio vero, non nascondendo le difficoltà e i problemi. Noi lo dobbiamo sapere, però, che se dovessimo legare tutto ed esclusivamente a quello che potrebbe e dovrebbe necessariamente arrivare dall'esterno del Comune di Napoli, noi correremo il rischio anche di andare incontro a un fallimento.

Ecco perché io ritengo anche sui trasporti avere una visione molto aperta, non chiudersi rispetto a alcune impostazioni, accelerare la partecipata unica di trasporti, però quello che dobbiamo fare con il bilancio comunale, io ho letto molto attentamente l'appello dell'Assessore Donati, noi dobbiamo con il bilancio comunale, laddove possiamo, forse dobbiamo migliorare, perché questa oggi diventa una priorità della città. Guardate che mantenere una ZTL e avere il sistema di trasporti, così come l'abbiamo adesso, diventa complicatissimo.

Ecco perché bisogna fare uno sforzo anche con il bilancio 2012, con il nostro bilancio per alleggerire un po' le nostre partecipate e metterle in condizioni di affrontare, nei termini non certamente non sufficienti, ma di affrontare il tema della mobilità e del trasporto Pubblico della nostra città. Questo è indispensabile ed è importantissimo, sapendo e avendo consapevolezza che noi possiamo fare poco, ma quel poco lo dobbiamo fare pienamente fino in fondo, perché altrimenti potremmo anche trovarci con delle difficoltà molto serie.

Così come io ritengo che noi dobbiamo mettere insieme a questo anche alcune cose che possiamo fare. È stata arretrato il terminale da Gianturco a San Giovanni a Teduccio. Assessore, lo so tutto lo sforzo, stiamo lavorando in questa direzione, ma può diventare una vertenza che ci vede tutti insieme dire: almeno questo lo dovete fare? Almeno questo da subito, incrementare le corse, altrimenti abbiamo lì realizzato una cosa importantissima, arretrare il terminale da Gianturco a San Giovanni a Teduccio che funziona malissimo, lo diceva stamane il Consigliere Molisso, soldi spesi anche con parcheggio di interscambio. Quelli sono i parcheggi di interscambio, farlo nelle periferie della nostra città, non fare arrivare le macchine.

Io sono contrario a prevedere parcheggi al centro della città. La politica di incrementare i parcheggi al centro della città è una direzione del tutto sbagliata. Noi dobbiamo preoccuparci che in città, al centro della città i parcheggi siano per i residenti e fare in modo che gli stessi residenti possano ritenere poco conveniente avere due, tre macchine, anche come stile di vita. Noi dobbiamo concepire una rete di infrastrutture, attraverso il parcheggio, soprattutto...

Il Brin va benissimo, quell'altro su San Giovanni... c'è uno a Via Bartolo Longo, ma se non funziona la rete su ferro della vesuviana o la metropolitana di San Giovanni a

Teduccio corriamo il rischio che anche i parcheggi non hanno alcun senso, non funzionano. Non sono chiusi, non c'è nessuno, nessuno arriva lì posa la macchina per raggiungere il centro della città, attraverso anche il circuito delle metropolitane. Badate bene, in questi casi non è che funziona malissimo, c'è il rischio che in alcuni casi non funzionano proprio, cioè che le corse non ci sono proprio, no ogni 30, 35 minuti.

In alcuni casi vengono proprio annullate corse e si passa a due ore e su quello di San Giovanni, il terminale della metropolitana che l'Assessore conosce bene, sa che proprio non... possiamo dire che non è mai partito. Dobbiamo farlo e avere consapevolezza che la sfida anche culturale passa da qui e se la sfida culturale passa anche da qui, bisogna fermarsi e il bilancio del Comune di Napoli in un momento anche di difficoltà deve cogliere alcune scelte.

Io ritengo quella del trasporto pubblico, oltre a essere una necessità, può rappresentare una possibilità di investire in questa direzione per costruire quelle infrastrutture e quelle iniziative che sono funzionali a rendere Napoli una città che va non solo a mantenere la ZTL del mare, ma che possa anche programmare una sua estensione con il tempo, con la gradualità e anche la pedonalizzazione di alcune aree.

Dove è la sfida? La sfida è pedonalizzare anche alcune aree della periferia. Perché dico questo?

PRESIDENTE PASQUINO: Consigliere un attimo solo, mi scusi. È vero che siamo da 6 ore ininterrottamente in discussione, però vi prego, se riunioni di gruppo o altri bivacchi si possono evitare, non si riesce a seguire la... vi prego, un rispetto nei confronti di tutti.

CONSIGLIERE BORRIELLO ANTONIO: Finisco. Perché la pedonalizzazione anche di alcune parti varie della periferia, delle municipalità periferiche da fare non dall'alto, costruendolo con il territorio, con le associazioni e con le Istituzioni che sono le municipalità, perché s'introduca anche lì sul piano culturale la necessità che vivere con meno macchine di per sé si possa vivere meglio.

Se noi riusciamo anche a trasmettere questo nelle periferie, aiutiamo quell'emulazione che è importantissima avere in tutta la città e soprattutto coinvolgere dentro questo processo di fermare la macchina, di utilizzare il meno possibile la macchina, perché poi di questo si tratta, anche coloro che attualmente sono costretti a utilizzarla e fanno un uso della macchina quotidiano che potrebbero anche non averlo.

Dico questo e nel dire questo io penso a un Comune che abbia più Vigili Urbani, ma abbia più Vigili urbani nella funzione che diceva l'Assessore stamane. Non devono essere scudi umani, ma deve essere quel presidio istituzionale e importante che significa non solo la sicurezza, la vigilanza, ma significa anche aiutare quel processo di educazione civica diffusa che dobbiamo avere previsto su questo tema.

Ecco perché sono più che mai convinto, che con il bilancio 2013 e non con il 2012, spero che il Vicesindaco mi ascolti, perché poi con il bilancio 2013, perché con il 2012, non c'è bisogno, noi produciamo una scelta di assumere i 700 idonei al concorso, lo possiamo fare, con il 2012 con pochissimo, a partire dalla loro assunzione nel dicembre 2012 e ci sono i Vigili e ci sono anche i tecnici per quelle funzioni della riqualificazione, a cui faceva riferimento l'Assessore, che ne abbiamo tanto bisogno, perché una città che vuole aprirsi, vuole costruirsi il futuro e vuole progettarlo in termini culturali, in termini identitari, ha bisogno anche di tecnici, che poi comincino a progettare per davvero le

riqualificazioni, la valorizzazione del verde, la valorizzazione di questa strada o dell'altra strada.

Propongo e l'ho già detto nell'ordine del giorno, ma intendo ribadirlo qui, perché qualsiasi nostra vicenda è legata ad avere una macchina comunale più attrezzata, una macchina comunale più pronta, una macchina comunale con livelli di professionalità, che attualmente sono carenti e che possono essere rappresentati dai giovani.

I giovani sono una grande risposta per Napoli, in un momento di crisi come quello che noi attraversiamo, attrezziamo bene il nostro Comune, facciamo uno sforzo verso i giovani, verso il futuro, verso la speranza del futuro, il grande investimento, forse la più grande opera pubblica che sarà possibile realizzare nel Mezzogiorno d'Italia.

I 700 con un contratto part-time, Vicesindaco, per tre anni, ci consentirebbe di stare dentro tutti i parametri della spesa corrente, ci consentirebbe di stare dentro tutti quei vincoli rappresentati dalle norme vigenti e noi avremmo una città preparata alle grandi trasformazioni e al grande progetto al quale tutti quanti noi pensiamo, perché ho detto questo?

Perché credo molto alle cose che ha detto il Sindaco, noi dobbiamo avere una visione strategica, la visione strategica la si ha se si riescono a mettere insieme più cose, che danno il senso di un progetto di città.

In questa direzione, allora, penso ad una città che fa del suo centro storico la sua straordinaria risorsa, che accelera su Bagnoli, che recupera il rapporto con il mare e che fa della democrazia partecipata, questa cosa a voi molto cara e che noi abbiamo aderito con voi a sperimentare questa nuova strada, perché Napoli possa cambiare per davvero.

Ciro Borriello dice Napoli è cambiata! No, a Napoli senz'altro ci sono le condizioni, sono stati introdotti alcuni elementi per produrre un cambiamento, purtroppo il cambiamento è qualcosa di molto più profondo, io non lo vedo questo cambiamento, auspicio e lavoro perché queste scelte, insieme ad una visione strategica che stia in campo possa produrre quel cambiamento, come mi pongo?

Mi pongo con grande fiducia per la verità, ritengo che bisogna essere fiduciosi, bisogna essere ottimisti, ma dobbiamo tutti quanti avere consapevolezza che per cambiare occorre lavorare e soprattutto farlo con uno spirito, come quello che è stato fatto oggi nel Consiglio Comunale di Napoli, con il reciproco ascolto e soprattutto ascoltando la città e cercare di farne di una questione, una questione che insieme alle altre possano rappresentare il progetto di futuro della nostra città. Grazie.

PRESIDENTE FREZZA:

Invito il Consigliere Marco Nonno ad intervenire e chiedo al Consigliere Moretto, Enzo Moretto del PDL Napoli di prepararsi per il prossimo intervento.

CONSIGLIERE NONNO:

Quando abbiamo chiesto in Conferenza dei Capigruppo di convocare questo Consiglio, partiamo dalla conoscenza della situazione che abbiamo lasciato qualche mese fa prima della Coppa America, partivamo dalla conoscenza della situazione cittadina, che qualche mese fa abbiamo lasciato nella città.

Sono sempre stato convinto che, chiunque voglia fare, la conditio sine qua non per poter fare del bene alla propria città è metterci la faccia e di questo io ne faccio merito al Sindaco e alla Giunta, perché ci ha messo la faccia ed è indubbiamente cosa positiva,

perché ha avuto il coraggio, il Sindaco, di affrontare anche le bestemmie, lasciatemi passare il termine poco elegante, la rabbia di cittadini che, in altri momenti, però, qui poi entro nel vivo dell'intervento, in altri momenti, a mio parere, dovevano essere coinvolti prima.

Voglio dire, quando la Giunta Municipale, la Giunta Comunale ha avuto il coraggio di intervenire creando la ZTL, liberando il lungomare, dando alla città il lungomare liberato, avrebbe a mio parere fatto ben cosa, se invece di accelerare a manetta, su questa che potrebbe essere una rivoluzione, ma ne riparleremo poi in futuro, avrebbe fatto bene a consultare, a consultare realmente le municipalità, le associazioni, i commercianti.

Vedete, però, dopo una giornata di dibattito, ormai le cose ce le siamo dette tutte, tutti abbiamo evidenziato come ci sono dei correttivi ed io non starò qui a chiederle di modificare dei correttivi, ad evidenziare le criticità.

So perché vivo questa città esattamente come i miei colleghi, che molte criticità nascono appunto dalla mancanza ancora dei varchi telematici, abbiamo la zona di Via Marina, abbiamo il numero esiguo rispetto alla entità del progetto che questa Giunta ha messo in campo della Polizia Municipale.

Non starò a dilungarmi più di tanto, chiederò a questa Giunta due cose, chiederò di ascoltare il più possibile i cittadini, perché il Sindaco faceva bene a dire che l'isola pedonale non è né di Destra e né di Sinistra, è nel benessere dei cittadini e tutti quanti noi tendiamo all'interesse e al benessere dei cittadini, però una cosa è certa, è che voi avete vinto e quindi se prima dicevo fate bene a metterci la faccia e ad affrontare il problema, vi chiederò da oppositore di questa Maggioranza, di ascoltare il più possibile, se non i Consiglieri d'Opposizione, i commercianti che in queste zone vivono, le associazioni, non solo quelle e me lo lasci passare il Consigliere Verneti, non solo le associazioni ideologicamente schierate, che non è un male, sono d'accordo anche io, perché ho la mia formazione culturale, politico, di cui ne vado fiero, esattamente come ne vanno fieri i miei amici, colleghi e compagni di Rifondazione Comunista, però l'interesse della città supera e ha l'obbligo di superare le ideologie, perché il bene comune è molto più importanti dei fattori di facile e misero cabotaggio.

La sfida qual è Assessore? Della sfida ne parleremo tra un anno, tra un anno dati alla mano, perché oggi voi farete passare le vostre, il vostro modo di vedere questa città e noi democraticamente accetteremo il vostro modo di vedere questa città.

La sfida che io lanciao a lei, ma la lanciao all'intero Centrodestra, a lei come Assessore e rappresentante di questa Giunta, è quella di riparlarne qui tra un anno con i dati alla mano, quando vedremo come ha lavorato, faccio l'esempio, non a caso la Napoletanagas, di cui le ho segnalato più di una volta determinate esigenze.

Quando vedremo il numero delle attività fallite, oppure se il numero delle attività economiche chiuse, saranno superate nelle nuove attività economiche, create grazie alla ZTL.

La sfida è questa, oggi ci sono due modi di impostare la ZTL, non perché noi non la vogliamo, lo ripeto, noi avremmo proceduto in maniera graduale a questa rivoluzione della città, perché anche da questo lato, c'è qualcuno che pensa che le rivoluzioni possono essere anche positive, non solo negative.

Assessore, tra un anno, dati alla mano, affronteremo la discussione nuovamente e sono sicuro che per la disponibilità dimostrata, ma soprattutto la correttezza istituzionale di entrambi gli schieramenti, per quanto mi riguarda non esiterò a darle ragione, qualora

avesse raggiunto tutti i risultati che si è prefissato e mi aspetterò che lei faccia altrettanto, qualora determinati risultati tardassero ad arrivare.

Grazie.

PRESIDENTE FREZZA:

Consigliere Moretto, se vuole intervenire, dopo si prepari il Consigliere Rinaldi.

Prego.

CONSIGLIERE MORETTO:

Mi dispiace che l'aula sia un po' distratta, ormai semivuota, ci ha abbandonato anche il Sindaco, c'è solo come superstite l'Assessore Donati, sta lì, siamo superstiti un po' tutti.

È iniziata male per la Maggioranza questa giornata, perchè proprio ad un anno dal compleanno del primo anno, non aveva la maggioranza, quindi responsabilmente le Opposizioni sono rimaste in aula a dimostrazione che noi ci teniamo per la città, non facciamo demagogia, non ci poniamo su questioni ideologiche, ma approfondiamo sulla materia.

Sicuramente va detto subito, che molto spesso c'è convergenza sulle cose e su quello che serve alla città, ma probabilmente, anzi certamente è il metodo che è differente, è molto differente rispetto al metodo che usate voi.

Ne ho sentite tante in questo dibattito lungo, dove quasi tutta la Maggioranza è intervenuta, molto spesso vi è un Consigliere che, approfitta delle discussioni di problematiche che nulla hanno a che vedere, molto spesso, con questioni di affari, questioni imprenditoriali, Vicesindaco cortesemente se può seguire, perché credo che sia una cosa abbastanza delicata...

PRESIDENTE FREZZA:

Consiglieri, rinnovo per la terza volta l'appello a mantenere un po' il silenzio in aula cortesemente.

CONSIGLIERE MORETTO:

...che divaga un po' sulle tematiche che stiamo affrontando in aula, ma fa precisi riferimenti di affari, fa anche dei nomi, molto spesso, spero assumendosene pienamente la responsabilità delle dichiarazioni che fa.

Nel commentare l'intervento che ha fatto l'Assessore Donati, sulla questione della fusione tra Metronapoli e ANM, qualche altro Consigliere è partito dal 1903 da Giolitti e ha fatto tutta una sua esposizione, che può tranquillamente essere condivisa, è stato corretto, mentre un altro Consigliere, nel commentare questo suo intervento, si è riportato indietro a qualche anno sugli affari dell'interporto, del Presidente Punzo, facendo il nome, che nel sviluppare questa area, che è il fiore all'occhiello della Campania, almeno per quello che io sono a conoscenza e da quello che si vede in televisione, quando viene illustrato lo sviluppo dell'Interporto di Nola, delle comunicazioni e quanto altro, poi non sono a conoscenza se su queste ci sia stato il Clan Alfieri, come è stato affermato in questa sede, in una sede pubblica.

Se noi non mettiamo i punti su certe affermazioni, noi rischiamo di essere tutti complici, perché quando si viene a conoscenza di un fatto, va denunciato, va denunciato alle autorità ed io mi auguro che lo faccia il Sindaco, perché con l'esperienza di magistrato

che ha, nel sentire certe affermazioni in questa aula, bisognerebbe capire da dove vengono queste fonti e quali certezze vi sono.

La questione della mobilità, che nulla ha a che vedere con il malaffare, credo che sia un'apertura, poi c'è la condivisione o meno della visione, di che cosa significa e che cosa potrebbe significare la partecipazione dei privati.

Ecco c'è da una parte chi dice che il privato entra, potrebbe anche giustamente essere così, che il privato entra per fare affare, cioè se si impegna in un'attività, io credo che qualsiasi azienda, che sia un'azienda di mobilità o quanto altro, crea un legame con l'Amministrazione che porta a degli utili.

Molto spesso queste due sinergie, che per quanto mi riguarda deve rimanere il controllo pubblico, portano dei frutti, portano delle positività, perché c'è anche l'altro contro altare, se noi andassimo ad analizzare le partecipate, ecco perché si parla anche di fusione, lei giustamente diceva metterle insieme, perché da un lato vi potrebbe essere il trasporto su gomma che può non essere redditizio, dall'altra parte c'è il trasporto sul ferro, che dovrebbe compensare le due attività per equilibrare le entrate ed ovviamente per equilibrare anche le uscite, ma i costi esorbitanti che hanno rappresentato le partecipate nei vari Comuni e lo stesso Assessore Realfonzo, la stessa Amministrazione inizia a discutere sull'accorpamento, sul diminuire i Consigli di Amministrazione e quanto altro la dice lunga.

Quante Amministrazioni hanno chiuso i bilanci e lo vedremo nei prossimi giorni con la presentazione del bilancio, se effettivamente ci sono stati bilanci chiusi in attivo, ed allora, se ci spostassimo poi su questo ampio argomento che è stato affrontato questa mattina, è mai possibile che si possa immaginare di dividersi sulla ZTL?

Non è possibile! È la stessa cosa di quando sorridendo qualcuno ed io stamattina dicevo e sono dello stesso parere, del fatto di creare il corridoio a Piazza del Plebiscito, ma lo dicevo in quel momento, che andava fatto il corridoio in Piazza del Plebiscito, perché c'era un imbuto su Santa Lucia, altre problematiche, che non consentivano il flusso regolare delle auto e urgeva di fare un qualche cosa per evitare l'inquinamento e quanto altro, si poteva anche pensare di aprire il corridoio su Piazza del Plebiscito.

Era una proposta sensata, credo, ma che fa parte di un momento della vita della nostra città, non può essere preso oggi ad esempio su tutte le cose che noi stiamo affrontando questa mattina.

Ebbene, su che cosa noi possiamo non condividere? Innanzitutto la programmazione, perché l'Amministrazione, una città deve essere amministrata come un'azienda, essendo io un funzionario di un'azienda, mi preoccupo ogni qualvolta nella mia azienda dobbiamo programmare un qualche cosa, mi preoccupo delle conseguenze che possono venire all'iniziativa che stiamo affrontando nella nostra azienda, porterà dei benefici, porterà dei costi, porterà qualche defezione occupazionale, che cosa sono i benefici rispetto alla cosa che stiamo programmando.

Quando si è pensato negli anni '78 - '79 ad eliminare la raffinazione nella nostra città, quando si è pensato di eliminare la raffinazione nella nostra città, le raffinerie a Napoli Est, sicuramente nessuno avrebbe detto non facciamolo perché inquina l'area, perché è diventata pericolosa dopo lo scoppio dell'Agip e dobbiamo programmare il territorio, dobbiamo programmare questa parte della nostra città alla trasformazione, alle esigenze del cambiamento di un'area industriale in un'area diversa, che possa essere commerciale, artigianale, commerciale e quanto altro, per creare e mantenere quelle migliaia e migliaia

di posti di lavoro, che si sono persi, ne cito uno dei tanti, perché all'epoca io ero dipendente di quell'azienda, della Snia Viscosa di San Giovanni, che perse 1760 posti di lavoro con la chiusura di quello stabilimento e tanti altri che facevano parte del tessuto industriale della città, che cosa è avvenuto?

È avvenuto che le raffinerie sono andate via, abbiamo ancora il territorio inquinato, abbiamo ancora i depositi petroliferi che puzzano un accidente in quella zona e abbiamo perso migliaia e migliaia di posti di lavoro e tanti suicidi, tanti suicidi, ne conto solo io sette della mia azienda che si suicidarono, colleghi miei, per avere perso il posto di lavoro, che cosa è successo a Bagnoli?

È successa la stessa cosa, abbiamo detto giustamente, perché tra l'altro la mia parte politica, anche precedentemente, quando Bassolino difendeva i caschi gialli facendo i cortei in testa per il Corso Umberto I, snocciolando i nastri a terra, difendeva l'Italsider, noi, invece, già avevamo un'idea diversa di quella che era Bagnoli e che cosa dovesse diventare Bagnoli, ma avevamo una programmazione, cosa che la Sinistra di allora aveva solo l'idea, dopo, successivamente, quando Bassolino cambiò idea ed è anche giusto che si cambino le idee, che cosa ci ha propinato?

Che Bagnoli sta ancora lì, che le acque, i fondi marini sono ancora inquinati, tanto è che non ci hanno fatto fare la manifestazione dell'America's Cup perché hanno rilevato che i fondi erano ancora inquinati, abbiamo perso solo in quel sito 7 mila, 8 mila posti di lavoro, creando ancora di più difficoltà a questa città che ha fame di lavoro.

Direi che, oltre alla rivoluzione arancione, noi dovremmo fare la rivoluzione per l'occupazione, noi dovremmo fare la rivoluzione per dare agiatezza a questa città, che non è soltanto, nessuno lo mette in dubbio, non è soltanto e non può essere soltanto con l'aria pulita, che è un diritto dei cittadini, ma deve essere anche dell'economia, allora cosa avrebbe dovuto fare questa Amministrazione?

Non una decisione populistica, perché questa è solo una decisione populistica, come quando addirittura ci si mette la fascia tricolore per inaugurare la presa di una rastrelliera per mettere le bici dentro, è paradossale, è soltanto un fatto populistico, non si entra nella sostanza dei provvedimenti, di quello che si sta facendo.

Dico, la prima cosa che si sarebbe dovuta fare, qualcuno dice, Assessore, qualcuno dice i parcheggi sì, i parcheggi portano le auto.

Fino a qualche mese fa, quando si è fatto il progetto del Piano dei Parcheggi con l'allora Sindaco Iervolino, commissario, con i quali sono venuti fior fiori di milioni di Euro per fare il Piano Parcheggi, che si doveva realizzare, quello che doveva essere la panacea per togliere le macchine dalla circolazione.

Oggi qualcuno dice l'incontrario, dice che è il parcheggio, invece, è un attrattore delle auto e allora vogliamo andare a rivedere prima il Piano Parcheggi, vogliamo andare a vedere dove siamo arrivati, che cosa abbiamo speso, le risorse che abbiamo ancora a disposizione e dove, invece, li dobbiamo fare?

Se avete un'idea diversa? Avete isolato tutta la città, avete isolato tutta la periferia, diceva bene la Consigliera Molisso, le sofferenze che ci sono tra Barra, San Giovanni, Ponticelli, Poggioreale e anche le zone che si collegano con la periferia, con l'immediata periferia della nostra città, tutto questo perché?

Perché non c'è stata una programmazione e allora noi non contestiamo, se la Confesercenti, la Confcommercio e non sono sicuramente delle associazioni vicino al Centrodestra, contestano anche loro il metodo e dicono anche la mancata consultazione

che è avvenuta tra le associazioni, se non si entra nel merito dei danni, che realmente può fare un sistema del genere.

Non ci si può svegliare la mattina e si chiude la città, perché poi per tutto il resto quando si dice, si fa all'incontrario, noi abbiamo un deserto dal lunedì al venerdì, abbiamo una zona disertificata e che cosa facciamo? Dal lunedì al venerdì la teniamo chiusa, quando, invece, c'è la movida, la cosiddetta movida la apriamo, la apriamo al traffico e inquiniamo Chiaia, Caracciolo, inquiniamo tutto e creiamo una grandissima confusione.

Dico, ma veramente ci stiamo bevendo il cervello o siamo impazziti noi, i commercianti e quanto altro o per questo fatto di dover affermare che non avete commesso un'ingenuità, perché tra l'altro lei diceva giustamente noi abbiamo fatto una corsa nel tempo, perché dovevamo svolgere l'America's Cup, ci siamo trovati all'improvviso a non poterla svolgere a Bagnoli e l'abbiamo dovuta fare lì alla Caracciolo e abbiamo fatto questa grande trovata.

Adesso perché con tutti gli errori che già si sono rilevati, lei comunque mi dice la teniamo fino a novembre, che senso ha?

Poi a novembre vediamo quanti negozi hanno chiuso, quanti disoccupati abbiamo generato con questo sistema e andiamo a vedere se mantenerlo, andarlo addirittura ancora a peggiorare e quanto altro.

Guardi che le cifre, diceva il Sindaco non ci sono le cifre, le cifre non le abbiamo portate, non le abbiamo appreso, ma ci sono le cifre già dei licenziamenti che i commercianti, le botteghe hanno mandato la lettera a casa e dei tanti stagionali che in questo periodo già avevano avuto la chiamata, migliaia e migliaia di stagionali, che ancora non sono stati richiamati nei ristoranti e negli alberghi, questa è la realtà.

Avete misurato lì su Chiaia, su Caracciolo, ma siete andati al Corso Meridionale, a Piazza Garibaldi, nelle periferie dove si ingolfa il traffico intorno ai mercati, che cosa c'è realmente, qual è il tasso di inquinamento?

Noi non possiamo guardare il bicchiere mezzo pieno o mezzo vuoto, se poi a questo noi ci facciamo tutta una corona intorno, chi, chi può dire che non si deve rinnovare, riqualificare il centro storico?

Fino a prova contraria, per la questione del centro storico, c'è un libro, che l'allora Onorevole Parlato con il gruppo di Alleanza Nazionale ha scritto, con tutti gli interventi e tutti gli ordini del giorno, sono racchiusi lì, di come intendevamo governare questa città e quello che diceva la Consigliera Coccia è scritta in quel libro, l'eliminazione dei bassi ai Quartieri Spagnoli, è scritto in quel libro, in quel libro che abbiamo fatto noi.

Leggetelo e vedrete che non sono cose che vi state inventando, sono cose serie che giustamente dite, che giustamente ricordate e che giustamente noi condividiamo, è il metodo, è il metodo populistico che noi non condividiamo, non i contenuti.

Ecco, condivido, come ha illustrato il Presidente della Urbanistica, ma non posso condividere Fucito che da un fatto va a finire ad un altro, nel commentare un qualche cosa di storia, come diceva il Presidente della Urbanistica, ricordava anche Giolitti, ma che c'entra un interporto? Che c'entra Alfieri? Vada alla magistratura, lo vada a dire?

Ogni qualvolta che prende la parola dice queste cose, responsabilizza anche noi, perché nel momento in cui noi veniamo a conoscenza, dobbiamo andare dal magistrato a dire, ma di che cosa parlava il Consigliere Fucito?

Mi prenderò la stenografia per capire realmente che cosa ha detto, perché è una responsabilità che versa anche addosso a noi quando dice quelle cose.

Restiamo nel tema e mi auguro che, nel confronto, che ci siamo impegnati tutti Maggioranza e Opposizione, da ore, ore e ore, non ci si arrivi poi alle conclusioni, ecco con riserve ideologiche, dove le proposte che fa il Centrodestra vengono respinte solo per un processo alla Minoranza, non è così che c'è il dialogo e il confronto.

Mi auguro che adesso che passeremo agli ordini del giorno, li approfondiremo e quelli che possono e che sicuramente non sono nell'interesse del Popolo della Libertà, ma sono nell'interesse del popolo libero di questa città, che vuole vivere ancora la sua vita in libertà, senza sopraffazione e senza populismo alcuno.

PRESIDENTE FREZZA:

L'ultimo iscritto a parlare è il Consigliere Pietro Rinaldi di Napoli è Tua.

Consigliere, a lei la parola.

CONSIGLIERE RINALDI:

Grazie Presidente.

Cercherò di essere breve, perché comprendo la stanchezza di tutti, naturalmente anche la mia e quella dell'Assessore.

Volevo partire con una battuta, se mi viene concessa, la faccio al Vicesindaco Sodano, che spero la riporterà al Sindaco, è una battuta, ma penso che, invece, ci sia tutto il contenuto del provvedimento che l'Amministrazione ha adottato intorno all'utilizzo dell'automobile.

Diceva il Sindaco, questi provvedimenti non sono né di Destra, né di Sinistra, concordo pienamente con quanto finora detto dall'Assessore e anche dal Sindaco, ma lasciatemi dissentire da questa affermazione del Sindaco.

Penso che noi abbiamo realizzato nel solco, invece, delle culture e delle Amministrazioni di Sinistra questo provvedimento, dobbiamo rivendicarlo con forza, siamo un'Amministrazione di Centrosinistra e non abbiamo a mio avviso bisogno di cadere in un errore storico, che la Sinistra italiana sta compiendo da venti anni, ossia quello di realizzare politiche di Destra, dicendo che sono di Sinistra, per una volta che, penso, un'Amministrazione di Centrosinistra realizza a pieno una politica di Sinistra, rivendichiamola con orgoglio e con tutta la dignità che questa cosa merita, perché dico siamo nel pieno solco di una politica di Sinistra?

Consigliere Palmieri proverò a spiegarlo. Naturalmente condivido tutte le cose che i miei colleghi di Maggioranza hanno detto, sia scendendo nel particolare, che nel generale, perché naturalmente noi dobbiamo occuparci del piccolo vicoletto, della strada, così come dei temi generali, ma avendo i miei colleghi ampiamente discusso nei particolari, proverò a dire qualcosa che finora non ho ascoltato.

Noi, forse ci meravigliamo del perché le ZTL, la riduzione dell'utilizzo dell'auto, le chiusure, le pedonalizzazioni riscontrano così tanta ostilità diffusa a 360 gradi. Noi viviamo nel monopolio culturale dell'automobile, viviamo in una società che dipende dall'auto, viviamo nel regime che pone al centro del sistema capitalistico, l'automobile.

Basterebbe andare a guardare i piazzali dei principali produttori mondiali di auto, per accorgersene e quindi è chiaro, naturalmente noi siamo Napoli, in Italia, la terza città di Italia, ma in un piccolo paese nel sistema mondo e allora ci può apparire strano che una politica che noi introduciamo sul nostro territorio, possa scatenare in termini sistemici questo tipo di polemica, ma questo è il punto.

Eppure noi ci sentiamo di dire che, naturalmente nessuna politica di riduzione dell'utilizzo di auto, può farsi, senza andare di pari passo con una pianificazione urbanistica compatibile ed è questo il grande sforzo che penso che l'Amministrazione e in particolare l'Assessore Donati sta compiendo.

Realizzare in questo momento una politica, avendo sulle spalle e raccogliendo in eredità una pianificazione urbanistica in parecchi casi incompatibile con la riduzione dell'utilizzo di auto, cioè noi viviamo in una città, che per interi decenni non ha assolutamente pensato a politiche di sviluppo urbanistico, coerenti con la riduzione dell'utilizzo dell'auto, eppure, bene si è fatto, penso, a partire come si è partiti.

Diceva il Consigliere Moretto, vogliamo vivere in una città libera, in cui la libertà non venga posta in contrazione, eppure bisognerebbe ricordare qualche percentuale.

Noi per la circolazione e la sosta di auto, consumiamo l'80% dello spazio urbano, questa è la media, spazio urbano consumato da trasporto individuale, ossia ed è questa la media, per ogni auto in circolazione, mediamente vi è un trasporto di 1,2 esseri umani, questo è il trasporto auto nella media mondiale e anche qui a Napoli, per ogni auto in circolazione 1,2 esseri umani trasportati.

Mi chiedo che cosa è la libertà, noi dobbiamo domandarcelo, perché anche qui, questo sì che non è un tema di Destra o di Sinistra, preferisco pensare che la libertà sia quella di vedere, per esempio non cento macchine su un'arteria stradale con novantasette persone a bordo, ma avere una concentrazione di novantasette persone in un modo dignitoso, relativamente, ma sul trasporto pubblico, in modo da lasciare quanto più spazio possibile alla fruizione collettiva, questa è la libertà, non il contrario.

Eppure, proprio perché il tema della utilizzazione dell'auto, va inserito in un contesto generale, noi ce ne dimentichiamo, perciò non riusciamo a cogliere le ostilità che possiamo vivere su questi nostri provvedimenti.

Sono stati ampiamente citati i problemi del consumo di auto rispetto alla salute umana e anche la contrazione della valorizzazione del patrimonio urbanistico, però, forse qualcuno dovrebbe anche ricordare cosa significa in termini di rifiuto di auto, l'utilizzo dell'automobile.

Il rifiuto da auto, è spesso un rifiuto non ordinario, è quello che appunto noi indichiamo come rifiuto speciale, che tante e tantissimi problemi crea soprattutto alla nostra città, ma al sistema complessivo della fine del rifiuto nel nostro paese e in generale sul pianeta.

Qualcuno dovrebbe pur ricordare cosa è l'utilizzo dell'auto nel mondo per quanto riguarda il riscaldamento del pianeta e le tragedie in termini ambientali ed ecologiche che ne stanno scaturendo.

Qualcuno dovrebbe ricordare cosa succede nel mondo per il consumo delle risorse di cui il petrolio, le guerre di cui noi sentiamo parlare. È chiaro che qualcuno potrebbe storcere il naso, perché dice: come, noi stiamo semplicemente parlando dell'utilizzo dell'automobile a Napoli, come si fa a discutere delle guerre del mondo, del rifiuto urbano, dico della sostenibilità del trasporto e qui vorrei aggiungere una parola che sinora non ho sentito del trasporto dolce, che pure in qualche modo nel nostro paese sta acquisendo un suo spessore.

Eppure noi dobbiamo fare i conti, naturalmente, con tutti gli aspetti in particolare, essere in grado appunto di valorizzare questi grandi temi, dicevo prima una politica di riduzione dell'auto, non può che accompagnarsi e intrecciarsi con una politica di pianificazione urbanistica, ma così come non può accompagnarsi ad una politica di lungo respiro e di

pianificazione, per le politiche di sviluppo turistico.

Noi viviamo in una città bagnata dal mare e in cui, faccio un esempio, negli uffici della risorsa mare, giace un progetto per la restituzione di un pezzo di mare in questa città, addirittura, come dire, con quella simbologia, la bandiera blu, appunto sulla linea di costa proprio adiacente al Villa Comunale.

Qualcuno potrebbe dire ma come è possibile? Eppure noi abbiamo il Parco della Gaiola, che è un parco di tutela ambientale, come è possibile che noi avendo a disposizione quel tratto di mare riconosciuto in quelle condizioni, non siamo in grado, attraverso una chiara, precisa e puntuale pianificazione politica, turistica e di sviluppo della risorsa mare, di portare fino è là, perché è chiaro che la chiusura al traffico, la pedonalizzazione, ha senso dentro un intreccio di politiche complessive, che restituisca complessivamente un'idea di città.

È chiaro, quindi, che tutte le cose finora fatte, possono essere migliorate, bene diceva l'Assessore nell'introduzione al dibattito, il confronto con la municipalità, con i cittadini, con la cittadinanza attiva non è mai troppo, eppure io vorrei dire una cosa, io ero piccolo, però ricordo la chiusura di Via Scarlatti e di Via Roma e ricordo le polemiche per quei due provvedimenti.

Avevamo i commercianti di quelle due aree, disposte a tutto, pur di vedere rievocare quel provvedimento.

La capacità di quella Amministrazione, fu quella di andare avanti, sì di iniziare una trattativa ad un certo punto, ma di andare avanti sul percorso segnato.

Se noi oggi andassimo a Via Scarlatti e a Via Roma, proponendo la riapertura, io penso che verremmo linciati, perché ciò che sta sostenendo in questo momento il commercio in quelle due aree, è esattamente la chiusura, nonostante la crisi economica devastante e che nella nostra città assume aspetti ancora peggiori che in altre zone di Italia e quindi dicendo tutto questo, mi permetta Assessore due piccoli particolari, uno riguarda la Tangenziale di Napoli.

Sono convinto che la possibilità di sostenere il piano che noi abbiamo intrapreso per la nostra città, può anche avere necessità di scelte che possono apparire contraddittorie, ma che all'interno di un'idea complessiva, servono a far sostenere all'intera città il progetto.

Giro qualche volta per le tangenziali di tutta Italia, noi siamo gli unici a pagare la tangenziale in questa città. Dico, al di là delle considerazioni nel merito tecnico, che io condivido del Consigliere Iannello sulla scadenza della convenzione, però questo è un punto, nel momento in cui noi immaginiamo le ZTL, le isole pedonali, riusciamo anche ad immaginare un venire incontro ai cittadini, che è per esempio l'abbattimento delle barriere all'uscita delle tangenziali, che da solo costituiscono uno dei principali ingorghi che si creano su quell'arteria, ve lo immaginate Corso Malta, senza la transenna?

Se noi dobbiamo essere rivoluzionari ed io sono perché questa Maggioranza sostenga a pieno le politiche scelte da questa Giunta e da questa Amministrazione, noi dobbiamo provare a reimmaginare complessivamente.

Il tema della tangenziale è un tema difficile, non possiamo lanciarlo qui da questi banchi e pensare che in poco tempo ci si metta mano e lo si risolva, eppure penso che sia uno dei temi in questo momento da affrontare nel momento in cui c'è una sofferenza in città.

L'altro e questo è proprio un piccolissimo particolare, io non so, ma mi pare di no, che noi nella nostra città non abbiamo per i Suv dei limiti di velocità inferiori a quelli dell'auto ordinaria.

Qualcuno potrebbe dire, appunto anche in questo caso, perché dobbiamo limitare la libertà del proprietario di un Suv? Ci sono enormi motivi per farlo, l'impatto di un'auto, di una Smart o di una qualsiasi berlina su un incidente alla medesima velocità, non è lo stesso di un Suv.

Un'Amministrazione attenta, penso che debba entrare anche in questi particolari, noi possiamo immaginare per esempio nella nostra città, perché questo è il disincentivo, la introduzione di limiti, ossia inferiore alla circolazione dei Suv, questo è un tema.

Ho finito, perché avevo promesso di essere breve, lo sono stato, sei minuti, quali venti minuti? Ho finito veramente, dato che la questione è molto complessa, penso che ci sia stato un dibattito estremamente vivo ed estremamente importante, chiederei, non so se l'Amministrazione è d'accordo o se l'Opposizione è d'accordo, che l'intero dibattito, che viene naturalmente riassunto negli ordini del giorno, possa tornare in Commissione, per avere quanto più possibile una rielaborazione unitaria e quindi un'approvazione unitaria, proprio perché ed ho finito, essendo tutto quello che noi stiamo cercando di realizzare intorno a questo tema, di fondamentale e vitale importanza, ma soprattutto una linea di sviluppo concreto di una diversa e alternativa idea di città, io vorrei che questo dibattito avesse tutta la possibilità di realizzarsi a pieno in un confronto ancora più proficuo tra la Maggioranza tutta intera, ma anche con la Opposizione, nella sede opportuna della Commissione.

Grazie.

PRESIDENTE FREZZA:

La discussione è terminata con la proposta che faceva il Consigliere Rinaldi. Ho detto per il momento sulla discussione dell'ordine del giorno abbiamo concluso, sono stati presentati ventinove ordini del giorno e c'è la proposta del Consigliere Rinaldi, di poter prendere tutto il pacchetto dei ventinove ordini del giorno e di rinviarlo in Commissione per fare un unico dibattito e una elaborazione nella sede della Commissione, per poterne tranne un unico resoconto.

Sulla proposta del Consigliere Rinaldi chiedo l'intervento di due Consiglieri, uno a favore e uno contro, chi è a favore?

Contro è il Consigliere Attanasio. Prego Consigliere Attanasio ha la parola. Cortesemente chi era a favore? Il Consigliere Vasquez rappresenta tutti, la prego di intervenire e poi diamo la parola.

CONSIGLIERE VASQUEZ:

E inutile perdere tempo, noi riteniamo, come ha detto il Consigliere Rinaldi, che il dibattito, essendo stato estremamente ampio ed essendo noi tutti in presenza di diversi ordini del giorno e di diversi emendamenti, sarebbe assolutamente impossibile concludere nella giornata di oggi questi lavori, per cui noi chiediamo formalmente, lo chiedo a nome di tutti i gruppi della Maggioranza, chiediamo formalmente di sospendere i lavori del Consiglio Comunale, riportare tutto il materiale alla Commissione Trasporti e Traffico e ritornare in Consiglio Comunale nella prima seduta, che è quella del cinque, già delineatasi.

Pertanto, in questo modo, renderemo un servizio alla città, ma soprattutto anche alla sintesi di questo dibattito così articolato. Grazie.

PRESIDENTE FREZZA:

Perfetto.

Il Consigliere Vasquez ha parlato a favore, a nome di tutta la Maggioranza. Ora per parlare contro si era iscritto il Consigliere Attanasio.

CONSIGLIERE FIOLA:

Sono al centro, non sto né con la Maggioranza, né con la Opposizione.

PRESIDENTE FREZZA:

Consigliere Fiola, se può avere un attimo la pazienza.

CONSIGLIERE FIOLA:

Altrimenti intervengo per ordine dei lavori.

CONSIGLIERE ATTANASIO:

Guardate, una sola preoccupazione, noi dall'inizio dell'anno, ogni qualvolta questo Consiglio Comunale è chiamato a decidere su un qualcosa, questo Consiglio già è stato rinviato una volta, nel momento in cui andiamo a decidere, che poi non decidiamo nulla, perché gli ordini del giorno sono degli impegni che si danno all'Amministrazione, nei fatti delle indicazioni che i singoli Consiglieri e i partiti hanno espresso sotto forma di ordine del giorno.

Ancora una volta questi giochetti da quattro soldi, che qualcuno pensa di portare avanti, sempre con la solita strategia, di tirare fuori l'Amministrazione da complicità che nei fatti ci sono e non penso che l'Amministrazione non abbia dimostrato buona volontà nel voler affrontare tutte le proposte che arrivano, significa che questo Consiglio non vuole discutere, che ancora non è cresciuto e che ancora rimanda in Commissione una discussione sul nulla, perché ancora non si sono letti gli ordini del giorno, ancora non sappiamo di cosa parliamo.

Dagli interventi che ho ascoltato, penso che tutti quanti siano d'accordo, Maggioranza e Opposizione, che l'isola pedonale vada mantenuta, penso che nessuno oggi si sia sognato di dire torniamo indietro, quindi questi ordini del giorno nei fatti sono dei contributi che si vogliono dare a migliorare un po' la situazione in quella zona e sono nei fatti anche l'espressione di un disagio che c'è e che bisogna portare nell'aula consiliare, che è quella che deve discutere, non capisco per quale motivo noi non prolunghiamo di un paio di ore e discutiamo questo ordine del giorno.

Mi sembra veramente assurdo che ancora una volta, il Consiglio Comunale sia espropriato dalle proprie possibilità di portare dei contributi, si cerca di demandare tutto alle Commissioni, di strozzare il dibattito.

Il dibattito ha un senso quando poi alla fine c'è anche una decisione e questo Consiglio Comunale, ancora una volta, cari Consiglieri, decide che non riesce a decidere, questa è la cosa grave.

Io penso che, posso anche essere d'accordo per andare ad un prossimo Consiglio, senza problemi, però pongo all'attenzione di tutta l'aula e dei Consiglieri, il fatto che qualcuno decide per loro.

Grazie.

CONSIGLIERE LANZOTTI:

Sull'ordine dei lavori, Presidente posso?

PRESIDENTE FREZZA:

Non apriamo, però un altro dibattito, cortesemente, perché già c'era il Consigliere Fiola che voleva intervenire sull'ordine dei lavori.

Sull'ordine dei lavori mi ha chiesto un attimo il Consigliere Fiola e poi Consigliere Lanzotti se deve parlare contro?

Per fatto personale dopo. Consigliere Fiola, prego.

CONSIGLIERE FIOLA:

Molto brevemente, oltre alla Commissione Trasporti, direi, perché non si tratta solo di mobilità, ma qui stiamo discutendo da tempo nella ZTL insieme ai commercianti, che poi è la parte più interessante della questione, quindi di fare la Commissione congiunta con la Commissione Attività Produttive e se è possibile avere l'incontro con le associazioni di categoria per discutere anche il contenuto degli ordini del giorno, che probabilmente sono più ordini del giorno politici, anziché tecnici.

PRESIDENTE FREZZA:

Sulla proposta che faceva il Consigliere Fiola per quanto riguarda la Commissione, penso di trovare favorevolmente il parere di tutti i Consiglieri qui presenti, il problema dell'incontro con le associazioni, penso che sia la sede giusta quella dei Capigruppo per programmarla e vedere un attimo come gestirla meglio.

C'è il Consigliere Lanzotti, non vuole intervenire più?

CONSIGLIERE LANZOTTI:

Brevissimamente.

Chiedo la votazione per appello nominale in modo da poter verificare anche la presenza del numero legale, ma il cinque è già fissata, questo volevo chiarire?

Il cinque è fissata, non c'è bisogno di altra convocazione della Conferenza dei Capigruppo?

PRESIDENTE FREZZA:

No, è già convocata.

CONSIGLIERE LANZOTTI:

E' già convocata e le Commissioni ovviamente viene da se che sono prima del cinque e anche la Commissione Ambiente potrebbe essere convocata.

PRESIDENTE FREZZA:

Consigliere Lanzotti, dopodomani c'è la Conferenza dei Capigruppo e possiamo affinare questi ultimi dettagli, per definire meglio quali siano gli interventi da porre in essere.

CONSIGLIERE LANZOTTI:

Appello nominale. Grazie.

PRESIDENTE FREZZA:

Visto che siamo in votazione, è stato chiesto solo da lei?

CONSIGLIERE LANZOTTI:

Da me, Moretto e Castiello.

PRESIDENTE FREZZA:

Perfetto, sono tre Consiglieri, c'è la richiesta di votazione per appello nominale. Per cui, cortesemente prego gli scrutatori, possiamo verificare un attimo se gli scrutatori sono presenti?

Rinaldi c'è, Verneti c'è, Guangi non c'è, al posto di Guangi nominiamo Castiello.

Adesso possiamo procedere alla votazione, chi è d'accordo dica sì, chi è contrario dica no, chi si astiene lo dichiara.

Procediamo all'appello al rinvio in Commissione, il quesito posto è questo, chi è d'accordo a rinviare tutti gli ordini del giorno nella Commissione o nelle Commissioni, dica sì chi è d'accordo, già lo abbiamo detto Moxedano, abbiamo sentito tutti, mi hanno chiesto dei chiarimenti. Prego.

Appello nominale

| | | |
|-------------|--------------------|------------|
| SINDACO | DE MAGISTRIS LUIGI | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | ADDIO GENNARO | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | ATTANASIO CARMINE | ASTENUTO |
| CONSIGLIERE | BEATRICE AMALIA | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | BORRIELLO ANTONIO | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | BORRIELLO CIRO | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | CAIAZZO TERESA | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | CAPASSO ELPIDIO | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | CASTIELLO GENNARO | CONTRARIO |
| CONSIGLIERE | COCCIA ELENA | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | CROCETTA ANTONIO | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | ESPOSITO ANIELLO | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | ESPOSITO GENNARO | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | ESPOSITO LUIGI. | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | FELLICO ANTONIO | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | FIOLA CIRO | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | FORMISANO GIOVANNI | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | FREZZA FULVIO | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | FUCITO ALESSANDRO | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | GALLOTTO VINCENZO | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | GRIMALDI AMODIO | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | GUANGI SALVATORE | ASSENTE |

| | | |
|-------------|--------------------|------------|
| CONSIGLIERE | IANNELLO CARLO | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | LANZOTTI STANISLAO | CONTRARIO |
| CONSIGLIERE | LEBRO DAVID | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | LETTIERI GIOVANNI | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | LORENZI MARIA | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | LUONGO ANTONIO | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | MADONNA SALVATORE | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | MANSUETO MARCO | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | MAURINO ARNALDO | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | MOLISSO SIMONA | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | MORETTO VINCENZO | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | MOXEDANO FRANCESCO | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | MUNDO GABRIELE | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | NONNO MARCO | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | PACE SALVATORE | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | PALMIERI DOMENICO | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | PASQUINO RAIMONDO | ASSENTE |
| CONSIGLIERE | RINALDI PIETRO | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | RUSSO MARCO | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | SANTORO ANDREA | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | SCHIANO CARMINE | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | SGAMBATI CARMINE | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | TRONCONE GAETANO | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | VARRIALE VINCENZO | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | VASQUEZ VITTORIO | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | VERNETTI FRANCESCO | FAVOREVOLE |
| CONSIGLIERE | ZIMBALDI LUIGI | ASSENTE |

Esito della votazione:

Favorevoli..... n. 28

Contrari..... n. 2

Astenuti.....n. 1

PRESIDENTE FREZZA:

Cortesemente vi voglio comunicare l'esito della votazione: 28 favorevoli, 2 contrari, un astenuto. La proposta è approvata a maggioranza dei presenti.

Poiché martedì continuerà la discussione, apriremo i lavori con l'intervento dell'Assessore, la replica e l'esame degli ordini del giorno, volevo solo comunicare all'aula, che oggi sono stati presenti 45 Consiglieri e ci sono stati diciannove interventi, seguendo anche la falsa riga che imposta il nostro Presidente, sostituisco oggi il Presidente Pasquino e volevo dare questa comunicazione.

Grazie di aver partecipato, buon lavoro a tutti, la seduta è tolta.