



## **Resoconto sintetico del Consiglio comunale del 21 novembre 2016**

**Interrogazione presentata in data 14 settembre 2016 dal consigliere comunale del Gruppo consiliare Forza Italia Giorgio Everet in ordine all'utilizzo delle nuove fermate degli autobus da parte delle persone diversamente abili.**

*A seguito di un incontro con alcuni rappresentanti delle persone diversamente abili. Preso atto che questa Amministrazione ha recentemente attuato deviazioni ai bus urbani; che alcuni mezzi di informazione hanno segnalato l'assoluta inadeguatezza di alcune nuove fermate; che alcuni disabili da me sentiti hanno assolutamente bocciato le nuove fermate poste su marciapiedi troppo stretti e con cestini che li occupano. Si richiede risposta in merito a quanto segue: è stato fatto uno studio per far sì che tutte le nuove fermate consentano un facile utilizzo alle persone con problemi di deambulazione e durante studio si sono coinvolte le associazioni che rappresentano diversamente abili; lungo i percorsi che portano alle fermate sono stati rimossi gli ostacoli (cestini, pali, e così via) che riducono la larghezza del marciapiede; tutti i bus sono attrezzati per far salire le persone in carrozzina; gli autisti sono preparati per aiutare la salita e la discesa di persone in carrozzina.*

**Interrogazione presentata in data 14 settembre 2016 dal consigliere comunale del Gruppo consiliare Forza Italia Giorgio Everet in ordine all'utilizzo delle nuove fermate degli autobus da parte delle persone con problemi di vista.**

*A seguito di un incontro con l'Unione Italiana Ciechi il sottoscritto Giorgio Everet, preso atto: che questa Amministrazione ha recentemente attuato deviazioni ai bus urbani; che alcuni mezzi di informazione ha segnalato l'assoluta inadeguatezza di alcune nuove fermate; che l'Unione ciechi sezione di Cremona da me sentita si è lamentata delle attrezzature sui bus per facilitare l'uso del servizio alle persone con problemi di vista; delle modalità di svolgimento della raccolta differenziata. Si richiede risposta in merito a quanto segue: è stato fatto uno studio per far sì che tutte le nuove fermate consentano una facile localizzazione alle persone con problemi di vista; lungo i percorsi che portano alle fermate sono stati rimossi gli ostacoli che possono far inciampare non vedenti (cestini, pali ecc); su tutte le tabelle informative degli orari possono essere riprodotte anche in linguaggio Braille; sul mezzo pubblico è possibile avere un messaggio vocale che aiuta le persone che non vedono a individuare la fermata; nei giorni di raccolta dei rifiuti è stato valutato il disagio ed il pericolo che provocano i cassonetti sui marciapiedi alla persone con problemi di vista.*

**Alle due interrogazioni ha risposto l'Assessore Alessia Manfredini:** Ritengo innanzitutto necessario fare una premessa. Il Consiglio comunale ha approvato il nuovo Piano della sosta e mobilità in centro storico nel luglio 2015. Nel Piano è contenuta la decisione di pedonalizzare alcune importanti aree del centro, tra le quali corso Mazzini, per renderlo più vivibile e a misura di pedoni e ciclisti. Inevitabile conseguenza è stata la deviazione delle linee di trasporto pubblico che transitavano da questa strada, in particolare le linee C, D e L. Come noto il centro storico rappresenta una delle destinazioni principali degli utenti del trasporto pubblico: pertanto l'obiettivo delle modifiche apportate ai percorsi delle linee urbane è stato quello di mantenere l'attrattività del trasporto pubblico, garantendone l'accessibilità, il passaggio e fermate le più vicine possibili al cuore delle città. Per questo si è deciso di effettuare alcune deviazioni e di istituire nuove fermate

in via Santa Barbara (nei pressi del civico 1) e in via San Siro (nei pressi dell'incrocio con via Aselli). La valutazione delle nuove fermate, come sempre, è stata effettuata congiuntamente da gli uffici comunali preposti (Lavori Pubblici e Polizia Locale) e dall'azienda KM S.p.A. attraverso sopralluoghi e prove con i bus.

Ecco un riepilogo dei passaggi compiuti. Il 28 settembre 2015 è stato effettuato a bordo del bus 1043 un sopralluogo dal Direttore del Settore Lavori Pubblici, Mobilità e Ambiente, dal Comandante della Polizia Locale, dal Direttore di Esercizio KM S.p.A., dal responsabile del Servizio Mobilità e dal responsabile del Trasporto pubblico locale del Settore Mobilità. In tale circostanza è stato verificata l'opportunità di mettere in atto le seguenti misure: la realizzazione della segnaletica prescritta dal Codice della strada D.Lgs 30 aprile 1992 n. 285 a perfezionamento delle nuove fermate istituite in via S. Barbara nei pressi del civico 1 e in via S. Siro all'incrocio con via G. Aselli (le fermate permettono, contestualmente alla pedonalizzazione di corso Mazzini, una buona accessibilità al centro storico); l'istituzione del divieto di fermata in via S. Barbara; l'istituzione del senso unico in via S. Antonio del Fuoco; mantenimento delle fermate presenti in corso Mazzini per le corse scolastiche. Sono state inoltre realizzate aree di sosta bus per la linea C, ad oggi provvisorie, in via Platina dal civico 8 al civico 6 e in via XX Settembre dal civico 55 al civico 57. Il 29 settembre 2015 la Giunta comunale ha espresso parere positivo rispetto al nuovo orario invernale ed alle deviazioni dei percorsi di linea. Il 30 settembre il dirigente del Settore Lavori Pubblici, Ambiente e Mobilità ha rilasciato l'autorizzazione alle nuove fermate del trasporto pubblico di linea. Il 2 ottobre sono state emesse le relative ordinanze.

Per quanto riguarda i disabili, le nuove fermate sono state posizionate tenendo presente l'esigenza di una localizzazione più vicina possibile al nucleo centrale della città e la sicurezza per tutti gli utenti. Vista la particolare conformazione di questa zona, rimasta in buona parte inalterata nel corso dei secoli, difficilmente possono essere garantite tutte le distanze e le larghezze che prescriverebbero le norme per l'accessibilità dei diversamente abili. La situazione delle nuove fermate è comunque analoga e migliore rispetto alle altre del centro storico che da sempre il servizio di trasporto pubblico effettua. Tutti gli autobus che svolgono servizio di linea in esercizio sono dotati di pedana per la salita delle persone diversamente abili, la pedana può essere manuale o automatica. Al momento non sono disponibili sui mezzi i messaggi vocali di annuncio della nuova fermata, ma gli autisti dell'azienda del trasporto pubblico locale sono stati sensibilizzati a fornire indicazioni ed aiuto alle persone diversamente abili anche in ragione di un preciso accordo aziendale di secondo livello che prevede la salita dei disabili. L'autista che effettua personalmente questa operazione non è responsabile di eventuali eventi dannosi purché si sia adoperato, senza dolo o colpa grave, nel rispetto della dignità della persona e delle elementari misure di sicurezza, da valutare tenuto conto dei mezzi posti a sua disposizione e delle condizioni della strada.

Per le problematiche relative alle paline di fermata, al momento non sono dotate di informazioni in linguaggio braille. Sulla raccolta dei rifiuti immagino che la questione fosse già stata approfondita in passato considerata la presenza nelle strade dei sacchi neri. Il problema è stato tenuto in considerazione sia nella stesura del Regolamento per i servizi di Nettezza Urbana, che nella attività pratica degli Agenti ambientali che sensibilizzano i cittadini e segnalano posizionamenti dei contenitori di raccolta non corretti. Si ribadisce comunque la disponibilità ad incontrare, lo abbiamo fatto già diverse volte su altri temi, quale ad esempio la campagna di sensibilizzazione sui parcheggi per disabili, sia le persone diversamente abili sia i rappresentanti dell'Unione Italiana Ciechi per approfondire direttamente le problematiche da loro sollevate ed eventualmente individuare ulteriori accorgimenti migliorativi.

Il consigliere **Giorgio Everet** si è detto non soddisfatto della risposte avute.

**Verifica degli equilibri generali del Bilancio di Previsione 2016-2018 – Secondo provvedimento.**

Il Consiglio comunale, con 19 voti a favore e 9 contrari, sentita la relazione dell'Assessore alle Risorse **Maurizio Manzi**, ha dato atto che, ai sensi dell'art. 193 c. 2 del TUEL (Testo Unico degli Enti Locali), i dati della gestione finanziaria del Comune di Cremona non fanno prevedere un disavanzo di amministrazione o di gestione per squilibrio della gestione di competenza, di cassa ovvero della gestione dei residui e che il Bilancio di Previsione 2016-2018 risulta essere in equilibrio, che viene dunque approvata, per cui non si rende necessaria l'adozione di alcun provvedimento di riequilibrio; ha dato atto che alla data attuale, non sono pervenute segnalazioni di debiti fuori bilancio da parte dei singoli dirigenti; che, in base alle verifiche effettuate, l'entità dell'accantonamento a fondo crediti di dubbia esigibilità risulta congrua, sia con riferimento alla gestione dei residui che alla gestione di competenza, in quanto non sono stati evidenziati gravi squilibri nella gestione dei residui e l'andamento degli accertamenti e delle riscossioni si mantiene secondo le previsioni; che questo Ente non detiene strumenti finanziari derivati; che il Comune non ha utilizzato anticipazioni di tesoreria nel corso dell'esercizio 2016; infine che il Bilancio di Previsione 2016- 2018 è stato redatto in conformità e con l'applicazione delle norme citate nella parte normativa.

### **Variazioni al Bilancio di Previsione 2016 - 2018 e relativi allegati - 5° provvedimento .**

L'Assessore alle Risorse **Maurizio Manzi** ha spiegato la necessità di procedere con la variazione per le seguenti motivazioni: applicazione di una quota dell'avanzo di amministrazione vincolato per € 275.975,20; necessità di adeguare gli stanziamenti previsti in entrata ed in uscita, per consentire il corretto svolgimento delle attività dirette all'ordinaria erogazione dei servizi; necessità di provvedere all'adeguamento delle voci di bilancio in ragione delle modifiche del Piano delle Opere Pubbliche intervenute per la parte in conto capitale; necessità di prevedere e modificare a bilancio entrate e spese a destinazione vincolata per la realizzazione di specifici progetti e interventi, finanziati dallo Stato, da Regione Lombardia e da privati, di cui si è avuta recente notizia; necessità di imputare al meglio, secondo i principi della nuova contabilità armonizzata, alcune spese e/o entrate già previste a bilancio.

Il Consiglio comunale, con 19 voti favorevoli e 9 contrari, ha così approvato le variazioni al Bilancio di Previsione 2016 - 2018 e relativi allegati - 5° provvedimento.

### **Approvazione del Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2016-2018 e dell'elenco annuale dei lavori per l'anno 2016 modificati ed integrati - 4° provvedimento(art. 21 Decreto Legislativo n° 50/2016) .**

Il Comune deve provvedere ad una ulteriore modifica del Programma triennale delle Opere Pubbliche 2016-2018 e del relativo elenco dei lavori per l'anno 2016 in quanto nel corso del corrente esercizio finanziario si sono verificate diverse necessità di intervento. Queste le modifiche che il Consiglio comunale, dopo gli interventi dei consiglieri **Federico Fasani** (Nuovo Centro Destra), **Luigi Amore** (Obiettivo Cremona), **Alessandro Fanti** (Lega Nord), **Roberto Poli** (Partito Democratico), **Filippo Bonali** (Sinistra per Cremona Energia Civile), **Maria Vittoria Ceraso** (Obiettivo Cremona), ha approvato con 19 voti a favore e 9 contrari le seguenti variazioni:

Abbattimento barriere architettoniche edifici – Modifica dell'importo da Euro 200.000 a Euro 210.000 (+ Euro 10.000 oneri di urbanizzazione);

Rifacimento copertura palestra Cavatigozzi - Modifica dell'oggetto da "Manutenzione straordinaria copertura palestra Cavatigozzi" a "Rifacimento copertura palestra Cavatigozzi";

Riqualificazione asse viario via Persico/Maristella - Modifica dell'oggetto da "Rotatoria e riqualificazione asse viario via Persico/Maristella" a "Riqualificazione asse viario via Persico/Maristella";

Pista ciclabile Cavatigozzi - Modifica dell'importo da Euro 1.000.000 a Euro 898.000 (- Euro 102.000 alienazioni) Modifica della forma di finanziamento (per Euro 140.000 da alienazioni a oneri di urbanizzazione);

Interventi sul patrimonio culturale – risorsa per lo sviluppo (palazzo Grasselli) - Modifica del finanziamento dell'anno 2017 da Euro 450.000 a Euro 500.000 (+Euro 50.000 contributo da privati);

Interventi su palazzo Affaitati (sedi Centro Fumetto e Informagiovani) - Modifica di parte della forma di finanziamento dell'anno 2017 (per Euro 296.393 da devoluzione mutuo a contributo da privati);

Ampliamento via San Savino verso San Felice - Modifica dell'importo dell'anno 2017 da Euro 800.000 a Euro 300.000 (-Euro 500.000 alienazioni);

Riqualficazione via Giordano e via del Sale compreso parcheggio via Lungastretta - Modifica dell'importo dell'anno 2017 da Euro 1.400.000 a Euro 600.000 (- Euro 800.000 alienazioni);

Interventi da aggiungere nell'anno 2016: Manutenzione straordinaria chiostrri multipiano presso il Civico Cimitero Euro 125.000,00 (Avanzo di amministrazione).

### **Revoca dell'affidamento ad Enel Sole S.r.l. del servizio di gestione degli impianti di illuminazione pubblica e riscatto della proprietà degli impianti di illuminazione pubblica.**

La legge della Regione Lombardia 5 ottobre 2015, n° 31, che disciplina i sistemi di illuminazione esterna, stabilisce, tra l'altro, che gli impianti di pubblica illuminazione esterna, realizzati in attuazione di questa legge, devono essere di proprietà pubblica. Sempre in base a tale norma i Comuni “perseguono la proprietà pubblica degli esistenti impianti di pubblica illuminazione esterna di rispettiva competenza e, a tal fine, tenuto conto dei contratti in essere, quantificano le risorse economiche indicandone le modalità di reperimento, ovvero stabiliscono i criteri per conseguire la ricostituzione della integrale proprietà pubblica degli impianti stessi”. Visti i contenuti della deliberazione consiliare del 16 maggio 2016, riguardanti l'affidamento a terzi, da parte del Comune di Cremona, del servizio di pubblica illuminazione a partire dal 1° gennaio 2017 e valutazione di acquisizione da parte del Comune di Cremona della proprietà di impianti e reti ai sensi della vigente legislazione regionale, si è ritenuto opportuno, anche nella prospettiva di procedere alla riqualficazione degli impianti di illuminazione pubblica presenti sul territorio comunale, ad esercitare il diritto di riscatto della proprietà degli impianti di proprietà di Enel Sole S.r.l.

Il Consiglio comunale, con 19 voti a favore, 5 contrari e 3 astenuti (Carpani, Fanti, Ceraso), ha approvato la revoca dell'affidamento a Enel Sole S.r.l. del servizio di gestione degli impianti di illuminazione pubblica nonché il riscatto della proprietà degli impianti di illuminazione pubblica da parte di Enel Sole S.r.l.. Ha inoltre disposto agli uffici di ingiungere ad Enel Sole S.r.l. la consegna degli impianti e la comunicazione dei contratti di Enel Sole S.r.l. con i terzi funzionali alla gestione e manutenzione degli impianti. Ha preso atto che il valore massimo riconoscibile per il riscatto di n° 100 pali è di euro 14.000,00.

### **Riorganizzazione del mercato rionale di piazza Fiume.**

Il Consiglio comunale, con l'astensione di quattro consiglieri, ha approvato la riorganizzazione del mercato rionale di piazza Fiume e la modifica del regolamento per il funzionamento del mercato rionale stesso approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 53 del 18 luglio 2011.

Il mercato di piazza Fiume è stato istituito in forma sperimentale nel maggio 2009 e reso definitivo con deliberazione del Consiglio Comunale n. 53 del 18 luglio 2011 con la quale veniva approvata la disciplina per il suo funzionamento e la sua costituzione in trenta posteggi (quindici alimentari ed altrettanti non alimentari) ubicati in via Piave e nelle intersecanti via Cattaro e via Ronchi. Nel frattempo con deliberazione n. 19 di Consiglio Comunale assunta in data 7 aprile 2014 è stato approvata la disciplina del commercio su aree pubbliche che, nello specifico, disciplina in modo organico ed unitario il funzionamento dei mercati cittadini. L'art. 44, comma 3, del regolamento del commercio su aree pubbliche ha, tra l'altro, abrogato il regolamento per il funzionamento del mercato rionale al dettaglio di Piazza Fiume approvato con deliberazione consiliare n. 53 del 18 luglio 2011 fatta eccezione per gli articoli 1 e 2 relativi all'istituzione ed alla localizzazione dello

stesso. A causa della sfavorevole congiuntura economica l'afflusso del pubblico è progressivamente diminuito e, conseguentemente, anche gli operatori titolari di posteggio si sono ridotti fino agli attuali dieci (di cui sei alimentari). A questi operatori, nel tempo, si sono aggiunti diversi spuntisti alcuni dei quali, frequentando con regolarità il mercato, hanno portato il mercato ad un assetto costante di sedici posteggi circa. Dovendo procedere alla riassegnazione dei posteggi entro il 7 maggio 2017, come previsto dalla legge regionale 2 febbraio 2010 n. 6 e dalla D.g.r. 27 giugno 2016 n. 5345, la riduzione del mercato da trenta a sedici posteggi (di cui otto alimentari) permetterebbe di assegnare tutti i posteggi agli operatori realmente interessati, eliminando quei posteggi che nel tempo hanno perso di interesse da parte degli operatori e che, se fossero confermati, rischierebbero di rimanere vacanti e quindi assegnabili nuovamente in spunta. Inoltre, il riposizionamento dei posteggi tra la via Piave (dall'intersezione con via Cattaro all'intersezione con via Zara) e la via Ronchi (nella sua intera estensione), libererebbe al traffico l'intera via Cattaro, agevolando in questo modo l'accesso dei veicoli alla Comunità Socio Sanitaria per disabili presente al civico 1. Verrebbero inoltre messi in sicurezza gli accessi al mercato dalla via Cavalieri di Vittorio Veneto e via Zara, liberando in quest'ultimo caso l'attraversamento pedonale fino ad oggi occupato da un posteggio.

**Ordine del giorno presentato in data 16 agosto 2016 da consiglieri comunali vari (primo firmatario Luigi Lipara) con cui si chiede al Sindaco e alla Giunta di sollecitare in tutte le sedi istituzionali competenti la definizione di un piano razionale e coerente con il fabbisogno delle autonomie scolastiche del territorio.**

L'ordine del giorno è stato ritirato in quanto, come ha spiegato il consigliere comunale **Luigi Lipara**, la maggior parte dei punti contenuti nel documento sono stati accolti a seguito dalla recente decisione assunta dalla Provincia sul dimensionamento scolastico.

Prima che venisse trattata la mozione sotto riportata, la consigliera **Francesca Pontiggia** (Partito Democratico) ha sollevato una pregiudiziale come previsto dal regolamento. Il Segretario Generale Pasquale Criscuolo ha fornito chiarimenti al riguardo. A seguire il consigliere Federico Fasani ha presentato un emendamento alla sua mozione, dopo di che la presidente del Consiglio Simona Pasquali ha sospeso la seduta e ha riunito l'Ufficio di Presidenza per un confronto tra tutti i capigruppo. L'Ufficio di Presidenza, all'unanimità, ha deciso di discutere la mozione nella sua versione originale avendo solo una valenza politica e non giuridica. Il consigliere comunale Fasani ha pertanto illustrato il documento sotto riportato, emendando solo la parte finale del dispositivo come nella parte evidenziata in giallo.

**Mozione presentata in data 14 novembre 2016 da consiglieri comunali vari (primo firmatario Federico Fasani) con la quale si impegnano il Sindaco e la Giunta a rifondere personalmente la somma esposta nella comunicazione di avvio del procedimento di recupero, di cui alla lettera di Regione Lombardia pervenuta in data 22 luglio 2016 inerente i lavori del sottopasso di via Brescia.**

*Premesso che: la storia del sottopasso di via Brescia viene da lontano. La Giunta Perri, nel 2009, ereditò un'ipotesi di progetto per l'eliminazione dei passaggi a raso sulla linea ferroviaria Cremona-Mantova, che prevedeva la chiusura totale di via Brescia con delle barriere in cemento. Da subito, la nuova Amministrazione, si mise al lavoro per reperire le risorse economiche ed individuare una soluzione progettuale che consentisse di mantenere il doppio senso di circolazione per via Brescia che era e resta una importante arteria radiale per i flussi di traffico in entrata ed uscita dalla città. Motivando adeguatamente e con dati alla mano le condizioni del traffico, Cremona ottenne un aumento del finanziamento previsto, che da 10 milioni passò a complessivi 13 milioni di euro proprio perché si ravvisarono le criticità legate al depotenziamento di una arteria di quella portata. Il nuovo progetto prevedeva il doppio senso di circolazione per automobili e piccoli furgoni oltre ad un marciapiedi largo 1,5 metri. I tre livelli tecnici progettuali che ne sono scaturiti, preliminare, definitivo ed esecutivo, sono coerenti tra loro e prevedono l'impostazione sopra descritta. Non di minore valore è la considerazione che il Progetto esecutivo è stato approvato sul volgere del 2014 cioè ad amministrazione Galimberti (attuale Sindaco) inoltrata. Solamente l'11-5-2015 si procede*

ad una variante commissionata dall'Amministrazione Comunale odierna che sopprime un senso di marcia per gli automezzi lasciando più di metà della carreggiata libera per il transito dei pedoni e delle biciclette. In più parti la relazione fa riferimento alle "mutate esigenze dall'Amministrazione" che in quel momento non aveva ancora svolto alcuna indagine sui flussi di traffico né scientifica né "amatoriale" come quella che delegherà alla FIAB molte settimane dopo. Quindi la variante è stata commissionata puramente sulla base di una istanza "politica" ed ideologica a scapito della sterminata quantità di riflessioni che hanno portato alle progettazioni precedenti ma soprattutto in assenza di qualsiasi mutata condizione tecnica o finanziaria. Il 30 settembre 2015 una nota di palazzo, finalmente, annuncia l'apertura del sottopasso confermando la scelta politica di eliminare un senso di marcia a favore della "autostrada delle biciclette" che purtroppo, però, non prosegue né prima né dopo il sottopasso. L'opera del sottopasso di via Brescia è stata realizzata, dal punto di vista dimensionale, conformemente al progetto esecutivo approvato, salvo alcune varianti esterne al manufatto (rotonde, rialzi della pavimentazione) pensate dall'amministrazione Galimberti in conseguenza alla mutata volontà degli Amministratori sull'utilizzo dell'opera. La variante apportata dalla Giunta non è strutturale ma riguarda il diverso utilizzo dell'opera che appare difforme dalle linee del bando di finanziamento europeo e dalle previsioni progettuali. Non ci sono quindi motivazioni di natura tecnica, la cui regolarità è sempre stata verificata dalla stessa struttura comunale e dai progettisti, ma mere scelte di natura politica. Il sottoutilizzo dell'opera si configura come cattivo utilizzo delle risorse pubbliche sia perché l'opera risulta sovradimensionata rispetto all'attuale utilizzo (prevalenza uso ciclopedonale), sia perché realizzare un sottopasso ciclopedonale sarebbe stato molto meno oneroso ma non sarebbe stato coerente con le linee di finanziamento europeo. L'equivoco sul quale l'Amministrazione comunale ha portato la discussione è distinguere le caratteristiche strutturali dell'opera dal suo utilizzo, tradendo il principio logico secondo il quale un'opera pubblica viene dimensionata sulla base dello scopo per il quale viene costruita, scopo che viene esplicitato nei diversi livelli di progettazione. Peraltro la modifica viabilistica comporta un irrazionale utilizzo degli assi stradali e delle vie urbane. L'allungamento dei percorsi delle automobili costrette ad innaturali gincane e la trasformazione di strade di quartiere in strade di penetrazione, completano il quadro di una azione disordinata ed irresponsabile. Nemmeno la seduta del Comitato di quartiere ha smosso l'Amministrazione. Prima dell'estate 2014, infatti, di fronte ad una sala gremita di cittadini che abitano nel quartiere interessato dall'opera, i progettisti dell'opera stessa ed i tecnici del Comune hanno spiegato a chiare lettere che il manufatto è stato progettato per il doppio senso di marcia. In quella sede l'Assessore parlò di scelta politica tra le proteste di decine di persone. Malgrado le successive ripetute e precise richieste di modificare la propria posizione anche attraverso mozioni in Consiglio comunale, l'Amministrazione, sprezzante, non ha abbandonato la sua ossessione per le piste ciclabili ad ogni costo ed il 21 ottobre ha inaugurato il sottopasso nella sua veste "rivisitata" senza neppure avere appurato che potesse essere finanziabile. Questo è tanto più grave se si considera che l'interlocuzione con Regione Lombardia era in corso e l'oggetto era proprio l'aderenza tecnica al finanziamento del progetto variato come ha confermato in Consiglio comunale l'assessore Manfredini, sminuendo la situazione e definendo la corrispondenza "normale". Oggi l'Amministrazione è determinata a dimostrare con rilevamenti frettolosi e congetture la bontà delle proprie scelte in barba al buon senso e alle necessità. Intanto, il 22/7/2016 Regione Lombardia invia una lettera attraverso la quale comunica al Comune di Cremona che entro 30 giorni dal ricevimento del decreto di saldo quest'ultimo dovrà restituire 522.320,86€ già incassati e già spesi per avere eseguito opere difformemente dal progetto finanziato. Queste modifiche sono tutte ascrivibili alla volontà della Giunta. Premesso anche che: non è giusto che i cittadini paghino 522.320,86€ per gli errori deliberati e consapevoli della Giunta; con 522.320,86€ si potrebbero eseguire molte opere pubbliche urgenti; nessun amministratore ha mai spiegato dove intenderebbe recuperare i 522.320,86€ tra le "difficoltà di bilancio" che spesso vengono indicate come motivo per non eseguire lavori pubblici importanti ed urgenti, il Consiglio impegna il Sindaco e la Giunta a rifondere personalmente il denaro oggetto della comunicazione di avvio del procedimento di recupero dei 522.320,86 € e riferiti alla lettera di Regione Lombardia del 22 luglio 2016, per la quota che Regione Lombardia ascrive alla modifica della viabilità con conseguente riduzione dei sensi di marcia.

Terminata l'illustrazione, si è aperto il dibattito che ha visto intervenire i consiglieri **Michele Bufano** (Fare Nuova la Città), **Francesca Pontiggia** (Partito Democratico), **Paolo Carletti** (Partito Democratico), **Maria Vittoria Ceraso** (Obiettivo Cremona), **Filippo Bonali** (Sinistra per Cremona Energia Civile), **Luigi Lipara** (Partito Democratico), **Alessandro Carpani** (Lega Nord), **Francesca Baldini** (Partito Democratico), **Luigi Amore** (Obiettivo Cremona), **Enrico Manfredini** (Fare Nuova la Città), **Luca Burgazzi** (Partito Democratico), **Giancarlo Schifano** (Partito Democratico), **Roberto Poli** (Partito Democratico), **Ferruccio Giovetti** (Forza Italia), **Alessio Zanardi** (Gruppo Misto, componente di minoranza) e **Giorgio Everet** (Forza Italia). Per la Giunta è intervenuta l'assessore alla Mobilità **Alessia Manfredini**: Se per l'eliminazione dei passaggi a livello di via Persico e San Felice, esistevano dei progetti preliminari dal 2008, la svolta si è avuta negli anni 2012 e 2013, in cui non solo si sono ripresi i progetti di San Felice e via Persico, ma il 22 marzo del 2012, la giunta Perri per la prima volta, approva il progetto preliminare per eliminare il passaggio a livello in via Brescia. Il 20 dicembre 2012 la Giunta approvava il progetto definitivo dell'intervento di eliminazione dei passaggi a livello. L'anno dopo, il 21 giugno 2013, viene aggiudicata la gara per l'eliminazione dei passaggi a livello, con un appalto integrato, su 10.435.375 il contributo di Regione Lombardia è pari al 60%, quindi più di 6 milioni. Il 24 marzo 2014, con determina dirigenziale, viene approvato il progetto esecutivo per le opere in via Persico e via San Felice. Dopo qualche mese, sempre con determina dirigenziale, viene approvato il progetto esecutivo relativo al solo manufatto di via Brescia, senza apportare alcuna modifica al quadro economico già definito con la precedente determina in coerenza con i contenuti contrattuali stabiliti dalla gara d'appalto. Questa è la situazione che ci siamo trovati, progetti esecutivi già approvati, gara aggiudicata, cantieri, e una prima tranche di 2,5 milioni del contributo già erogato in data 10 ottobre 2013. In questa situazione ci siamo domandati, cosa possiamo fare? Come possiamo incrementare la sicurezza? Pur non condividendo il progetto su via Brescia e gli impatti sul quartiere, si poteva fermare il tutto? Sicuramente no considerato che la gara era aggiudicata, i cantieri in corso, quello di via Persico e quindi le penali conseguenti. La scelta, come ci è capitato spesso in questi due anni, è stata obbligata e necessaria per garantire la sicurezza. Questi sono i fatti, assunzione di responsabilità per ridurre il danno ed evitare incidenti. Scelte non facili, ma condivise. Un obiettivo, quella di garantire maggiore sicurezza stradale, non negoziabile. Né ieri, né oggi, né domani.

Al termine la mozione è stata respinta: su 16 consiglieri presenti, 13 hanno votato contro e 3 a favore.