

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

N°	8	del Reg.	OGGETTO:	Adesione al progetto di Metropolitana leggera Area Vasta di Cagliari.
Data 25.02.2008				

L'anno **Duemilaotto**, il giorno **Venticinque** del mese di **Febbraio** alle ore **16,30** nella sala delle adunanze consiliari.

Alla prima convocazione in sessione straordinaria ed in seduta pubblica, che è stata partecipata ai signori Consiglieri a norma di legge, risultano all'appello nominale:

CONSIGLIERI	P	A	CONSIGLIERI	P	A
1) SERRELI SANDRO	X		12)MALLUS FEDERICO	X	
2) TREMULO PAOLO	X		13)USAI ALICE		X
3) CHESSA GIOVANNI PASQUALE	X		14)DEIANA EMANUELE	X	
4) SPINA MAURO	X		15)ORRU' ANDREA	X	
5) ZUNNUI NICOLA	X		16)PODDA SALVATORE	X	
6) LEONI MASSIMO	X		17)ZEDDA CELESTE	X	
7) MORICONI CESARE		X	18)LEBIU MASSIMO		X
8) SATTA EMANUELE	X		19)PIRAS MARIA LAURA	X	
9) SERRA MASSIMO	X		20)ORRU' ALESSANDRO	X	
10)MALLOCCI MASSIMILIANO	X		21)COCCO GIOVANNI	X	
11)PERRA MARCO	X				
				Presenti	n° 18
				Assenti	n° 3

OLTRE AGLI ASSESSORI:	P	A		P	A
- PUSCEDDU M. BARBARA	X		- COCCO ANTONELLO	X	
- MELIS FAUSTINO	X		- CARTA MARIO	X	
- SCHIRRU VALTER	X		- MURGIA JOSTO	X	
- ATZORI LUCIA	X				

Presiede il Sig. **Serra Massimo** nella qualità di **Presidente del Consiglio** con l'assistenza del **Segretario** Generale f.f. Dr.ssa **Aresu Anna Maria**.

Il Presidente, constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta e pone in discussione la proposta di deliberazione iscritta all'ordine del giorno e dotata dei pareri previsti dall'art. 49 del D.LGS. 267/2000.

Nomina scrutatori i Consiglieri Sigg.:

- Spina Mauro - Chessa Giovanni Pasquale - Piras Maria Laura.

PROPOSTA DEI DELIBERAZIONE

PREMESSO CHE:

- Il Piano Regionale dei Trasporti, nell'ambito della propria attività programmatrice di settore, ha definito le linee programmatiche per lo sviluppo del settore del trasporto pubblico locale della Sardegna;
- Il Piano Regionale dei Trasporti ha definito - come obiettivo di medio periodo - il rilancio del trasporto collettivo che deve tradursi concretamente in un aumento della sua quota percentuale sul totale della mobilità riducendo parallelamente quella del trasporto privato;

- Le suddette Linee Programmatiche prevedono una radicale attività di ridisegno dei servizi di trasporto pubblico locale per superare la decennale mancanza di pianificazione e per strutturare un sistema di trasporto pubblico coordinato ed integrato, delineando lo sviluppo di una rete di servizi di trasporto collettivo costituita da linee forti e portanti - caratterizzate da elevate capacità e velocità commerciale, comfort di viaggio e regolarità, possibilmente su ferro - e linee di distribuzione e adduzione su gomma;
- È necessario dare una risposta alle esigenze di mobilità dei cittadini con particolare riguardo ai fenomeni di pendolarismo con il capoluogo di Regione che riguardano la popolazione studentesca, quella lavorativa e la possibilità di usufruire dei complessivi servizi del sistema socio ospedaliero ed amministrativi;
- È fondamentale promuovere l'adozione di soluzioni trasportistiche le più idonee a garantire tempi di percorrenza e frequenze dei servizi tali da rappresentare un potente strumento di connessione delle zone interne alle zone più sviluppate dell'isola, contribuendo a contrastarne i fenomeni di abbandono;

VISTO CHE:

- Il quadro complessivo di sviluppo della rete dei servizi dalla metropolitana di superficie presentato dal Presidente della Regione e dall'Assessore regionale dei Trasporti prevede un sistema di oltre 35 km di rete finalizzato a connettere l'area cagliaritano con una dorsale fino ad Isili via Settimo San Pietro con una altra il Comune di Quartu sino a da Pitz'e Serra, Sestu e l'interconnessione con l'aeroporto di Elmas e la stazione FF.SS. di Piazza Matteotti;
- tra i molti interventi - è previsto quello di elettrificare 4,3 km di rete ferroviaria compresa tra l'attuale stazione della metropolitana Leggera "Gottardo e Settimo San Pietro con un investimento di circa tre milioni di euro, connettendo - con un tempo di percorrenza di 10 minuti - il Comune di Settimo San Pietro ai servizi della metropolitana di superficie nell'area urbana di Cagliari e di conseguenza a tutto il sistema dei trasporti pubblici cagliaritano.

VISTO ANCORA:

- il "Progetto metropolitana leggera Settimo - San Pietro-Sinnai" presentato Progettazione Integrata di Sviluppo "Aree Urbane e Reti di Comuni"
- La delibera della giunta comunale n.214 del 15-12-2006 relativa all'approvazione del protocollo d'intesa per l'attivazione del progetto integrato di sviluppo territoriale denominato "sistema della qualità della vita in area urbana". nel quale è inserito il progetto sopra citato;

CONSIDERATO CHE:

- Relativamente alla Progettazione Integrata, per ciascuna area provinciale sono stati costituiti i partenariati di progetto emersi dall'analisi delle domande presentate.
- Si è conclusa la fase di valutazione dei progetti integrati di sviluppo.
- Il tavolo di partenariato "Sistema della qualità della vita nell'area urbana di Cagliari", nel quale è inserito il progetto sopra citato, ha concluso, relativamente alla coerenza, rilevanza e capacità d'impatto, delle operazioni in relazione agli obiettivi operativi, che la realizzazione della linea della metropolitana leggera Settimo S. Pietro – Sinnai contribuisce marginalmente al conseguimento dell'obiettivo specifico e l'obiettivo non è conseguibile attraverso la realizzazione delle operazioni del Progetto Integrato di Sviluppo, in quanto conditio sine qua non per la realizzazione della tratto di metropolitana tra Sinnai e Settimo san Pietro è la realizzazione dell'elettrificazione Settimo San Pietro - Gottardo;
- Con la delibera n. 36/8 del 18 settembre 2007 la Giunta regionale ha preso atto della determinazione dell'Autorità di Gestione del POR Sardegna ed ha approvato l'elenco finale e riepilogativo dei 198 progetti valutati.

VISTO altresì il D.Lgs 18 agosto 2000 n. 267

PROPONE DI:

- esprimere un parere fortemente positivo al quadro complessivo di sviluppo della rete dei servizi della metropolitana di superficie, ed in particolare, all'intervento di elettrificazione della tratta ferroviaria compresa tra la stazione "Gottardo" ed il Comune di Settimo San Pietro;
- impegnare il Sindaco e l'Assessore con delega alla Mobilità ad attivare un'azione integrata e coordinata con la Regione Sardegna e con le altre Amministrazioni Locali eventualmente coinvolte per il raggiungimento degli obiettivi in premessa con riguardo alle esigenze di mobilità della popolazione e di sostenere con forza il progetto della Metropolitana Leggera Sinnai-Settimo San Pietro approvato dalla Giunta Comunale e richiamato in premessa.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Il Presidente del Consiglio Serra Massimo in apertura di seduta afferma: Buonasera al Consiglio Comunale, buonasera a tutti i cittadini presenti e un benvenuto particolare all'Assessore Regionale Sandro Broccia. A me compete esclusivamente l'onore e l'onere di introdurre i lavori che saranno poi illustrati in maniera particolarmente circostanziata dal Sindaco e sicuramente dall'Assessore Broccia che, naturalmente, a titolo personale ma anche interpretando il sentimento dell'intera aula Consiliare e della cittadinanza mi sento di ringraziare per aver voluto condividere con noi questo momento. Un momento sicuramente importante che, non abbiamo motivo di dubitare, può segnare una pagina molto importante nell'attività Amministrativa di questa realtà istituzionale. Una pagina che consegnerà, sicuramente, al futuro di questo territorio e non parlo solo di Sinnai, sicuramente, e al futuro della nostra cittadina e dei nostri amministrati e dei nostri concittadini, in particolar modo a quella fascia per tanti anni particolarmente disagiata e penalizzata che è rappresentata dal cosiddetto pendolarismo. Ecco, una pagina che potrà consegnare sicuramente un futuro importante e sicuramente meno complesso rispetto a quello attuale. Abbiamo da sempre guardato con molta attenzione alla attività legislativa della nostra Regione, in modo particolare, in questa fase, abbiamo seguito con particolare attenzione, il Comune di Sinnai è uno dei Comuni che dalla prima fase si è inserita in questo discorso legato alla soluzione dei troppi problemi che riguardano la mobilità, i trasporti, la viabilità, le distanze con Cagliari, quindici chilometri che in certi momenti e in certe fasce orarie sembrano una eternità. Per questo La ringraziamo, sappiamo del suo impegno su questo progetto, sappiamo delle speranze e della fiducia Sua e dell'intera Giunta relativamente a questo progetto, già manifestato in diverse sedi, anche a noi vicine, mi riferisco al Comune di Settimo San Pietro. Per questo Consiglio credo che l'appuntamento odierno rappresenta sicuramente una tappa importante, significativa e sicuramente una delle pagine più qualificanti della nostra attività. Ringrazio i Consiglieri che hanno risposto all'appello e che sono qui presenti. I Consiglieri assenti, comunico alla Segretaria, sono assenti giustificati, mi riferisco al Cons. Lebiu Massimo, al Cons. Moriconi Cesare, al Cons. Alice Usai. Non ho altre notizie di altri Consiglieri. Adesso iniziamo i lavori, illustro le modalità della trattazione di questo punto all'ordine del giorno, ci sarà una introduzione da parte del Sindaco Sandro Serreli, daremo la parola per la illustrazione più circostanziata e più particolareggiata all'Assessore Broccia, daremo la parola all'Assessore comunale alla mobilità e trasporti Antonello Cocco e si aprirà poi il dibattito con l'intero Consiglio Comunale. Grazie e do la parola al Sindaco.

Il Sindaco Serreli Sandro afferma: Grazie, Presidente. Anch'io naturalmente mi associo ai ringraziamenti poco fa espressi dal Presidente Serra nei confronti dell'Assessore Sandro Broccia. Credo che la Sua presenza qui oggi stia a significare quanta attenzione ci sia da parte della Giunta Regionale per questo progetto sul quale sta puntando davvero tanto soprattutto in proiezione futura non solo per quanto riguarda la mobilità. Sappiamo quanto sia importante questo argomento inquadrato al futuro per tutti i risvolti che esso comporta anche dal punto di vista economico e sociale. Oggi si tratta di dare una adesione a un progetto presentato dall'Assessore e dal Presidente Soru in un incontro con i Sindaci di alcuni Comuni dell'Area Vasta di Cagliari qualche settimana fa. Un progetto che forse sino a poco tempo fa sembrava irraggiungibile e irrealizzabile e che all'improvviso è diventato realtà. Una realtà anche concreta, soprattutto, credo, per quanto riguarda la tratta a noi più vicina, che è quella di Gottardo-Monserrato-Settimo San Pietro, che dovrebbe partire a brevissimo tempo. Credo che la valutazione che dobbiamo dare oggi a questo progetto, a questa proposta, perché di proposta si tratta, infatti i tecnici hanno iniziato il lavoro da pochi giorni, credo che l'Assessore, in seguito, sarà molto più puntuale di me sotto questo aspetto, proposta portata, come accennato prima, all'attenzione dei Sindaci dall'Assessore e dal Presidente Soru, debba essere estremamente positiva. Credo che noi dobbiamo dare un assenso sul progetto complessivo perché, un progetto di tali dimensioni funziona davvero se funziona in tutto il suo complesso. Non possiamo soffermarci a dare un parere solo alla tratta Gottardo-Settimo San Pietro o a quella che tutti noi auspichiamo che è Sinnai-Settimo San Pietro. E' nostro dovere dare un giudizio complessivo all'intera proposta. Sappiamo bene quanto Sinnai e con essa Maracalagonis, ma anche Settimo San Pietro, soffrano la distanza da Cagliari perché di distanza oggi si tratta. Diceva prima il Presidente del Consiglio Massimo Serra sono quindici chilometri che ci separano, ma ci sono giorni, ci sono ore in certi tratti del percorso, in certi momenti della giornata che diventano interminabili. Stiamo

aspettando da tempo, ho anche invitato l'Assessore alla mobilità della Provincia Marina Cattina che però si scusa per la sua assenza per precedenti impegni assunti. Credo che anche la sua presenza ci sarebbe stata molto utile. Sappiamo, dicevo prima, quanto Sinnai stia aspettando quella bretella che ancora deve essere ultimata che si innesta alla circonvallazione di Sinnai che ci consentirebbe di aggirare Settimo San Pietro. Pur essendo un'opera importante, credo che questa non basti assolutamente per risolvere il problema perché, poi, alla fin fine c'è il semaforo di Selargius, c'è Selargius da attraversare, c'è tutta la 554 con tutti i problemi che conosciamo. Se non ricordo male c'è stato anche sabato scorso un bruttissimo incidente proprio all'incrocio con Selargius. Quindi conosciamo i problemi. Quindi, ripeto, la bretella non sarebbe assolutamente sufficiente, ecco perché un progetto di così vaste dimensioni, che interessa in pratica tutta l'intera Area Vasta di Cagliari, è fondamentale. Credo che possa essere valutato da questa Assemblea positivamente. Il giudizio sicuramente positivo a questo progetto è dovuto anche all'entità dello stesso. Si tratta di circa 35 chilometri di rete che verrà attivata nei prossimi anni. Ci sono, se non sbaglio, a disposizione circa 319 milioni di euro, quindi una cifra molto, molto importante, ci sarà il collegamento con l'aeroporto di Elmas, insomma, una serie di interventi che sicuramente renderanno più facile la mobilità non solo in questo territorio ma in tutta l'Area Vasta di Cagliari. Una serie di interventi che renderanno sicuramente più facile la vita dei cittadini, dei cittadini non solo Sinnaesi ma di quest'Area vasta che, non dimentichiamolo, è l'Area più importante della Sardegna. Naturalmente, questo progetto va aiutato, sostenuto, giustamente, come è stato chiesto dal Presidente Soru in quella seduta perché questi soldi ci sono, vanno spesi subito e lo si vuole fare con l'assenso dei Comuni coinvolti. Ritengo questo progetto, un progetto validissimo, sicuramente importantissimo e credo che, se i tempi che sono stati ipotizzati, poi sentiremo successivamente se saranno confermati dall'Assessore, per la tratta Gottardo-Settimo San Pietro, saranno quelli annunciati dal Presidente, non dico entro quest'anno ma almeno i primi sei mesi del prossimo anno, credo che questo problema dell'attraversamento di Settimo San Pietro, ma non solo di Settimo San Pietro, di Selargius, di Monserrato, di Quartucciu e di Quartu Sant'Elena ce lo toglieremo di mezzo, prima che arrivi anche la bretella che aggira Settimo San Pietro. Quindi è un progetto sicuramente importantissimo a cui bisogna dare tutto il sostegno possibile. Credo che questa assemblea, responsabilmente, possa dare il proprio contributo. Sinnai come si pone in questo progetto: Sarebbe a prima vista che si ponga come una sorta di parte esterna, marginale, non direttamente collegata a questa nuova struttura viaria. Credo di no. Già questo primo intervento che riguarda Settimo San Pietro è utilissimo e risolve tantissimi problemi della mobilità di Sinnai. Basterebbe allargare il sistema dei trasporti che oggi c'è a Sinnai e collegarlo con la stazione di Settimo San Pietro per consentire sicuramente l'utilizzo appieno di questa nuova ed importante arteria. Però noi vogliamo e crediamo di essere in grado di poter aspirare a qualcosa di più. Dai dati dell'ultimo censimento credo che Sinnai conti un bacino di utenza, relativo alla sola pendolarità con Cagliari di circa 4.200 utenze. Se facciamo un po' di conti dal 2001 ad oggi, credo che oggi possiamo parlare, certamente, di oltre 5.000 utenze. Se a queste aggiungiamo anche le 1.200, le 1.500 di Maracalagonis che potrebbe raggiungere agevolmente Sinnai attraverso la circonvallazione che oggi già esiste e con la nuova struttura viaria che stiamo per mandare in progettazione che collegherà la parte esterna del vecchio cimitero con la via Pineta, dove è ipotizzata la stazione, stiamo parlando, complessivamente di circa 6.000/7.000 utenze. Una cifra certo considerevole. Ecco perché ci candidiamo così come abbiamo fatto un anno fa con un progetto presentato nella progettazione integrata. Ci candidiamo per un prolungamento di questa rete ferrata. Noi non lo chiediamo subito perché, giustamente, sappiamo e conosciamo quali sono le priorità e siamo ben consapevoli che ci sono priorità sicuramente al momento più importanti, però, noi, sicuramente faremo tutti gli sforzi per conseguire questo risultato. Sforzi che saranno attivati per far sì che questo intervento possa realizzarsi non dico oggi ma, sicuramente, nel futuro prossimo, anche perché, sicuramente realizzando questo primo tratto Gottardo-Settimo San Pietro sarebbe facilitato sicuramente anche il successivo intervento. La strada ferrata oggi esistente a Settimo San Pietro credo che non superi la distanza di 1.000/1.500 metri dal nostro confine. Quindi non stiamo parlando di distanze insormontabili, a fronte, ripeto, di un bacino di utenza importante che sicuramente non graverebbe su Settimo San Pietro perché, comunque, anche se esiste una viabilità esterna il problema del raggiungimento della stazione di Settimo San Pietro esiste con una serie di inconvenienti che andremo a scaricare su un paese che forse, oggi, deve ancora strutturarsi e attrezzarsi per accogliere tutto l'afflusso di persone che un intervento importante come questo comporta. Ecco perché, l'avrete certo notato, nel corpo della proposta di delibera c'è un invito, da parte del Consiglio, a sostenere, invito rivolto a me e all'Assessore alla mobilità ma in questo caso esteso anche all'Assessore Broccia a sostenere questo ulteriore sforzo. Ripeto, non voglio dilungarmi più di tanto perché credo sia giusto e doveroso cedere la parola all'Assessore Broccia. Credo, spero e mi auguro che questo Consiglio possa accogliere questa proposta all'unanimità perché è una proposta che sicuramente porterà del bene non solo a Sinnai ma all'intera Area Vasta di Cagliari.

Il Presidente del Consiglio Serra Massimo ringrazia il Sindaco e cede volentieri la parola **all'Assessore Sandro Broccia** che si avvarrà del supporto informatico.

L'Assessore Sandro Broccia afferma: E' la seconda o terza volta che mi muovo con questi aggeggi. Voglio prima di tutto ringraziare il Sindaco, il Presidente del Consiglio Comunale ed il Consiglio Comunale per avermi invitato. Siamo qui a discutere un argomento importante. Non sono io che faccio un piacere a questa Comunità ma è questa Comunità, questo Consiglio e il Sindaco che, invitandomi a presentare questo progetto, questa idea progettuale, dà una opportunità a me. Sottoscrivo quanto naturalmente ha detto il Sindaco, mi auguro che il Consiglio Comunale aderisca a questo "progetto", lo definisco progetto fra virgolette, noi stiamo presentandovi una idea progettuale, stiamo presentandovi una idea che riguarda come riorganizzare la mobilità interurbana dell'Area Vasta di Cagliari. Una volta che decidiamo dal punto di vista "Politico-Istituzionale", se mi posso permettere di usare questi termini, allora, ogni Comune, alcuni più impegnati del Comune di Sinnai, dovranno decidere e intervenire sul tracciato che viene segnato, su dove deve passare la linea perché qui c'è una idea e spero che già nelle prossime settimane, ma questo riguarda un po' meno Sinnai, riguarda gli altri Comuni dove la rete di metropolitana di superficie, dove si devono costruire i binari. Ecco, dove si debbono costruire i binari voi capite che lì la questione è un po' più complessa e la Giunta, il Consiglio Comunale e gli uffici avranno lì tutto il potere che deriva loro dalle decisioni che riguardano il loro paese. Anche una adesione, che per il Comune di Sinnai è un po' particolare, poi non sfuggo alla proposta e alla richiesta che mi ha fatto il Sindaco, è un po' particolare rispetto agli altri Comuni, ma anche una adesione di questo tipo generale, che avrebbe il suo significato perché ci spinge ad andare avanti, non è definitiva. Poi, si deve entrare come una casa, mi voglio fare una casa, poi decidiamo quale casa mi voglio fare. Il fatto che dica che mi voglio fare una casa non significa che costruisci la casa che vuoi tu. Se l'esempio non è troppo sempliciotto. Noi, l'ho dico all'inizio, abbiamo una scadenza che è la prossima programmazione dei fondi Comunitari, è la prossima programmazione dei fondi cosiddetti Cipe, dei fondi per le aree svantaggiate FAS, si chiamano così. Entro maggio dobbiamo programmare come spendere le risorse dei prossimi fondi FAS. Entro le prossime settimane credo che l'attività di paternariato istituzionale e sociale sia già iniziata, credo che il Comitato di Sorveglianza del FERS si sia già riunito, entro le prossime settimane saremo impegnati a programmare le risorse Comunitarie. I soldi ci sono, aveva detto bene il Presidente quel giorno che abbiamo presentato l'idea ai Sindaci. Occorre che esprimiamo la volontà di impegnarli in quel modo. Se si deciderà di non impegnarli in questo modo ci saranno altri modi di impegno, i soldi ci sono. Badate, lo dico sempre questo e non ho timore a dirlo: alla Sardegna non sono mai mancati i soldi. Le risorse in Sardegna sono state tante. Lo sono in questi anni, lo sono state negli anni passati e possiamo tornare indietro un po' di più. Dobbiamo essere capaci di spenderli bene, di spenderli in modo tale che gli investimenti che facciamo, l'utilizzo che facciamo di queste risorse, abbiano le ricadute per cui le stiamo impegnando. Chiaramente stiamo parlando di sviluppo, perché consentire a una persona di muoversi meglio ha a che fare con lo sviluppo sociale ed economico di quella persona e di quella comunità di cui fa parte quella persona, del territorio e della Provincia dove siamo inseriti. Quindi, questo è un progetto che riguarda la mobilità ed è un progetto che riguarda lo sviluppo di questo territorio, così come nel passato è stato fatto a Sassari dove la metropolitana leggera, come sapete, almeno un pezzo è già operativo e come stiamo provando a fare con alcune scelte di tipo trasportistico e, quindi, legate alla mobilità in questi anni di attività di questa Giunta e della mia persona per la responsabilità che ricopro. Vorrei spendere un minuto per provare ad inquadrare dove si inquadra questa scelta che è, secondo noi, secondo la Giunta, una scelta strategica. Noi abbiamo sostanzialmente due obiettivi, a questo stiamo cercando di lavorare dal 2004. Tutte le aree, salvaguardare l'ambiente, se abbiamo tempo, non voglio prendere troppo tempo al vostro dibattito, se abbiamo tempo vi farò vedere una slide dove mettiamo a confronto un pullman dell'Arst che va a Euro 0, Euro 1 ed Euro 2 sono i motori e quindi l'inquinamento che questo determina. E' un pullman dell'Arst, i primi 109 sono in attività già da qualche mese, a questi si aggiungeranno anche gli altri 250 è un pullman dell'Arst acquistato da poco, che ha un motore Euro 5 che non è ancora obbligatorio. Noi con il bando che abbiamo fatto lo abbiamo reso obbligatorio e da lì, da questa slide si capisce cosa vuol dire tutela e salvaguardia dell'ambiente anche nell'utilizzo del mezzo che fa muovere le persone. Quindi tutela e salvaguardia dell'ambiente e qualità della vita. Qualità della vita è anche tutela e salvaguardia dell'ambiente ma anche più sicurezza, significa meno costi sociali, significa meno costi individuali. Noi siamo abituati a pensare, quando a me capitava, nel vecchio lavoro, di andare a Sassari e avevo un rimborso chilometrico per l'utilizzo della mia macchina, a me capitava di calcolare un euro, cinquanta centesimi di euro moltiplicato per i chilometri e quindi l'azienda, la Confederazione, non era una azienda, mi rimborsava. Quello non è il costo, non è solo quello il costo che sopportiamo per muoverci da Cagliari a Sassari perché dovremo considerare il consumo delle strade, gli incidenti che in ogni caso sono determinati dal fatto che c'è un traffico, i costi che derivano dall'inquinamento, dal fatto che, naturalmente, sono meno costi individuali perché un mezzo pubblico costa molto meno di un mezzo privato ma sono anche più complessivamente meno costi sociali. C'è anche, secondo me, una migliore gestione del tempo che abbiamo a disposizione. La racconto sempre e qualcuno forse l'ha già sentita: sono di Mogoro, ho studiato a Cagliari, partivo da Mogoro alle sei del mattino e arrivavo a Cagliari alle otto, ripartivo alle due e arrivavo a Cagliari alle 16. Se mi avessero portato, non in pullman da Mogoro a Cagliari, ma in pullman da Mogoro a San Gavino e, poi, a San Gavino avessi preso il treno per arrivare a Cagliari, arrivavo nello stesso posto in Piazza Matteotti, la differenza è che invece di prendere il pullman alle sei da casa mia l'avrei potuto prendere alle sei e trenta/alle sei e quaranta perché invece di impiegarci due ore, come tutt'ora impiega il pullman

che da Mogoro a Cagliari, avrei impiegato un'ora e mezza. Mezz'ora all'andata, mezz'ora al ritorno, mi sarei regalato, forse l'avrei sprecato per dormire, per divertirmi, per studiare, magari, però avrei risparmiato un'ora del mio tempo. Migliore gestione del tempo che abbiamo a disposizione significa che una cosa è prendere la macchina, come ho fatto oggi che sono partito alla 4,20/4,25 e sono arrivato alle 5,05/5,10, una cosa è prendere una macchina per quaranta minuti, fare quindici chilometri, e una cosa è prendere un treno, chiamiamolo così solo per intenderci, che impiega forse 15, forse 20, sicuramente meno di mezz'ora/quaranta minuti che è quanto ho impiegato adesso in un momento di traffico più facile, perché l'altro giorno che sono andato a Sinnai e sono partito da Cagliari un'ora più tardi ho impiegato più di quanto abbia impiegato oggi a fare un percorso più lungo forse di uno o due chilometri. Quindi, si inserisce in questa scelta strategica e, non so se funziona così e si inserisce in questa scelta strategica perché noi abbiamo una ambizione che è quella, sostanzialmente, di provare a spostare quote significative di trasporto da quella privata a quella collettiva. Vogliamo provare e per fare questo non bisogna lasciare le cose come sono. Le persone, non siamo stupide, se noi oggi non usiamo il mezzo collettivo e la Sardegna è agli ultimi posti nell'utilizzo del mezzo collettivo, anche perché la Sardegna è particolare, noi siamo una grande regione in termini geografici, forse la seconda regione per estensione geografica d'Italia, ma abbiamo 1.600.000 abitanti e, quindi, organizzare una buona mobilità pubblica significa spendere. In Regione si spende, fra soldi dello Stato e soldi della Regione la spesa che ogni anno sopportiamo per fare muovere i pullman e per fare muovere i treni, che si muovono in Sardegna, ammonta a circa 200 milioni di euro all'anno perché qualsiasi treno e qualsiasi pullman voi vedete girare in Sardegna, compreso quello di Sinnai, poi se volete ne parliamo, quel pullman gira perché la Regione mette i contributi per farlo girare, perché se no il biglietto del CTM di 1 euro della linea 1 di Cagliari costerebbe tre/ quattro/cinque volte tanto, un costo assolutamente insopportabile, così come il biglietto del treno se Cagliari/Oristano costa 7/8 euro mi pare, senza il contributo, che arriva in questo caso dallo Stato e non dalla Regione, costerebbe 15/20 euro. Quindi un costo assolutamente insopportabile e non competitivo con l'utilizzo della macchina privata, quindi il recupero, il rilancio e il trasporto prima di tutto su ferro, laddove c'è un trasporto ferroviario degno di questo nome, noi abbiamo la ferrovia che parlar male della nostra ferrovia è come sparare sulla Croce Rossa, poi scopriamo, se siamo un po' più attenti, che, oggi, per andare da Cagliari ad Oristano il treno impiega 50/52 minuti e io sfido chiunque di voi a partire dal centro di Oristano e arrivare al centro di Cagliari con macchina parcheggiata in 50/55 minuti. Non è sufficiente un'ora e dieci. Da San Gavino oggi si impiegano 30/35 minuti, in treno da Carbonia si impiegano, sto citando i treni più veloci perché, poi, un treno impiega poco o molto a seconda che faccia poche o molte fermate e una fermata, considerate per un treno e non per una metropolitana di superficie, vuol dire fra uno e due minuti di rallentamento, fra tempo in più, fra il treno che rallenta, che si ferma e poi l'accelerazione prima di arrivare alla velocità massima. Quindi, abbiamo in ogni caso tratte, percorsi, dove il treno è assolutamente competitivo con l'auto privata. Fino a Oristano, sicuramente fino a Iglesias/Carbonia, infatti l'80% di chi prende il treno in Sardegna lo prende da quelle direzioni, non lo prende da Sassari perché, anche se abbiamo recuperato in questi 3 anni 25 minuti, prima impiegava 3 ore e 20, adesso impiega 2 ore e 53. Tre ore per fare Cagliari/Sassari sono sempre tanti rispetto alla macchina privata che corre quanto vuole che non osserva... perché se poi se fossimo come gli Americani che vanno in galera (è una battuta) perché superano la velocità, io l'ho fatto una volta Cagliari/Sassari rispettando i segnali e ci ho impiegato due ore e tre quarti/due ore e cinquanta minuti, quanto impiega il treno, però, la macchina ci consente di essere un po' più liberi e di soprassedere a qualche regola a cui dovremmo in ogni caso attenerci. Stiamo tentando quindi di ridisegnare complessivamente l'organizzazione sistema trasporti. Noi abbiamo in Sardegna 52 aziende di trasporto e questo, badate, non aiuta a rendere competitivo il nostro sistema di trasporto. Ci sono le aziende pubbliche urbane e va bene, poi però ci sono tre aziende pubbliche Arst, Ferrovie della Sardegna e Ferrovie Meridionali Sarde che fino a qualche anno fa neanche dialogavano fra loro e non è casuale, quindi, che troviamo un treno che arriva a quell'ora e il pullman che parte da quel punto, che parte un'ora dopo che arriva il treno. Questo non è perché siamo sfortunati, è perché ci siamo rifiutati di gestire queste questioni che sono complesse. Oggi noi stiamo lavorando come sapete, perché se ne è parlato diverse volte anche sui giornali, a vederci trasferite le aziende Statali e le concesse governative Ferrovie della Sardegna e Ferrovie Meridionali Sarde, che riguarda il Sulcis-Iglesiente, che fa solo gomma e questa diventerà regionale. Il nostro obiettivo è creare un'unica azienda di trasporto pubblico con due divisioni, una sarà quella del ferro e una sarà quello della gomma. Quindi, si inserisce in questa logica il progetto che adesso vi illustro. Salto un po' di schede, andiamo a pagina 21 a vedere appunto quale è il progetto di cui stiamo parlando. Gli scenari di progetto li abbiamo definiti. La prima scheda che vi faccio vedere è il collegamento da Piazza Repubblica a Gottardo. E' la rete ferroviaria che conoscete, la differenza è che si sta trasformando quella rete ferroviaria in metropolitana di superficie. Non è un progetto di cui mi posso... stiamo parlando del collegamento da Piazza Repubblica di Cagliari a Gottardo, via Gottardo, Piazza Gottardo di Monserrato, stiamo parlando della vecchia linea ferroviaria a scartamento ridotto che, con finanziamenti e con progetti che risalgono e il cui merito è delle precedenti amministrazioni regionali, è stato finanziato con 33 milioni di euro, i lavori sono finiti, proprio stamattina abbiamo deciso, spero che la data venga confermata definitivamente, che il 17 di marzo, che è un lunedì, si fa l'inaugurazione di questa tratta e, quindi, dal 17 di marzo entra in funzione quel pezzo di metropolitana, di vecchia ferrovia trasformata in metropolitana di superficie. Sono sei chilometri o

poco più di sei chilometri in lunghezza, è stato un investimento di 33 milioni é la striscia rossa che vedete segnata sulla cartina, 33 milioni di investimenti, parte un servizio che è un servizio, verificheremo meglio con l'esperienza, vediamo quale sarà l'effetto sulla gente, quanto sarà gradito, però, tenete conto che stiamo parlando di un servizio che, praticamente, vede una frequenza mediamente ogni 20 minuti, quindi un treno ogni 20 minuti che viene e un treno ogni 20 minuti che va, che diventa di ogni 10 minuti nelle ore di punta e cioè fra le 7,30 e le 8,30, fra le 12,30 e le 14,30, fra le 17,30 e le 19,30. Lo dico questo, poi lo riprenderemo perché su questi servizi potrebbero inserirsi i servizi che faremo una volta che elettrifichiamo gli altri chilometri fino a Settimo San Pietro. Se andiamo avanti con questo, eccolo, questo è un altro pezzettino, questo è il collegamento da Gottardo al Policlinico, anche qui sono quasi 2 chilometri, 20 milioni di investimento, non è merito mio né di questa Giunta, è un finanziamento e sono scelte strategiche giuste fatte da precedenti amministrazioni e in questo caso il merito che possiamo assumerci è solo quello che stiamo.... io spero che entro le settimane prossime, il progetto è fatto ecc., vengano appaltati i lavori, si dia inizio finalmente ai lavori. Queste cose sono finanziate, fatte, ci sono i progetti, nel caso della linea rossa stiamo parlando di lavori già effettuati che fra meno di un mese entreranno in funzione, per cui fra meno di un mese entreranno in funzione i servizi, questo invece è un lavoro che ancora bisogna mandare in appalto. Torno a dire, spesso, che spero nelle prossime settimane, da qui in poi si inserisce l'idea progettuale di cui abbiamo parlato e questa è la prima, stiamo parlando del collegamento da Quartu fino agli Ospedali di Cagliari, da Pizz'e Serra, precisamente, qui c'è un percorso che trovate sotto Pizz'e Serra - via San Benedetto, viale Colombo, viale Marconi, via Vesalio, Ospedali. E' naturalmente, come dicevo all'inizio, un percorso da prendere con le pinze, non è il percorso definitivo. Adesso stanno lavorando non al progetto ma a verificare meglio quali strade possono essere percorse dal Metrò in considerazione di due aspetti: da una parte deve raccogliere più persone possibili, deve passare in punti dove ci abita la gente, perché alla gente non puoi farle fare più di qualche centinaio di metri a piedi per raggiungere il treno, dall'altra parte devi verificare anche lo stato delle strade, del traffico, della tecnologia che c'è sotto le strade e quindi capire dove è meglio farlo passare piuttosto che no. Queste sono tutte importanti, sono tutte decisive e questa è la più decisiva di tutte, perché collega le due grandi Città dell'Area Vasta Quartu e Cagliari, hanno senso tutte le altre che vedremo più avanti, se facciamo questa. E' vero che si può fare anche altro ma se non facciamo questa stiamo facendo una cosa parziale, una cosa che non risolve complessivamente gli aspetti della mobilità di cui appunto stavamo parlando. E' infatti la linea più significativa dal punto di vista degli investimenti, sono 124 milioni, tenete conto che una metropolitana di superficie costa fra i 10 e i 12 milioni a chilometro. Noi qui ci siamo basati, ci siamo tenuti un po' giù perché siamo andati a 10 milioni, naturalmente il costo può anche aumentare oltre 12 e anche diminuire oltre 10 a seconda dove passa e dello stato della situazione che troviamo. Anche i tempi di viaggio tengono conto di molte fermate, ma anche questo vi invito francamente a prenderlo un po' con le pinze, non è questo l'elemento decisivo. Tenete conto che stiamo parlando di 12 chilometri, quindi, per una metropolitana di superficie o anche sotterranea, in ogni caso, è un percorso molto lungo, 12/13 chilometri sono tanti. Poi abbiamo la linea cosiddetta marrone, i colori sono a caso naturalmente, sono messi così, tanto per distinguerli l'uno dall'altro, che collega Cagliari con Sestu passando, intercettando la linea verde, come vedete nella figura, passando per San Lorenzo e andando verso Sestu. Per esempio, il Comune di Sestu, che credo si riunirà nei prossimi giorni, vuole aprire con noi una discussione per capire se non sia il caso, invece di fare questo collegamento da Cagliari a Sestu, di fare il collegamento dal Policlinico a Sestu. Naturalmente, per noi, da Cagliari a Sestu è decisivo perché noi qui stiamo mettendo dentro, come vedete, via Roma, Piazza Sant'Avendrace, Piazza San Michele e cioè stiamo prendendo i quartieri più grossi e più abitati, più densamente abitati di Cagliari. Una ipotesi potrebbe essere che il collegamento si faccia fino a Ospedali/Cagliari/Ospedali e poi il collegamento da Sestu si faccia invece con il Policlinico. Quindi, invece, fermarci qui e la linea marrone partire dal Policlinico per arrivare a Sestu. Sono tutte questioni di cui si deve decidere e si deciderà. Neanche a Sestu se ne parlerà nel momento in cui si riunisce il Consiglio Comunale, se ne parlerà anche lì ma, poi, le decisioni vere si prenderanno quando ogni Comune deve approvare il progetto. Deve approvare il progetto tecnico, non questa idea che è una idea progettuale a cui manca un sacco di roba ancora. Paradossalmente abbiamo i soldi, per l'appunto, ma ci manca tutto il resto. Altre volte succede che abbiamo tutto il resto ma non abbiamo i soldi per farlo. Poi ancora, la chiusura verso questo lato che dovrebbe essere Ovest, dal Policlinico un collegamento fino all'aeroporto di Elmas, la linea azzurra che passa per il Fangario. Individuiamo il Fangario perché, all'altezza del Fangario, poi di via Fangario, non so se sapete quale è via Fangario, per la verità è un po' più vicina a Viale Trieste, dovrebbe nascere, sono già stati appaltati i lavori, dovrebbero essere effettuati entro l'anno venturo, dovrebbe nascere una fermata delle Ferrovie dello Stato. Oggi noi il treno lo prendiamo da Decimo/Assemini/Elmas per arrivare a Cagliari, fra al massimo due anni noi avremo altre due fermate, poi ne sono previste anche altre nel futuro, una sarà quella dell'aeroporto, abbiamo un primo appalto che è già stato pubblicato, il primo bando è già stato pubblicato, l'altra sarà invece all'altezza di via Fangario un po' più giù, una fermata che consente quindi di intercettare la metropolitana di superficie con la linea delle Ferrovie normali, per muoversi da lì verso fuori Cagliari, verso San Gavino, verso Oristano, verso Decimo, verso Iglesias, verso Carbonia a seconda delle esigenze. Questa successiva riguarda invece la prosecuzione della elettrificazione, qui il percorso ce lo abbiamo già, i binari ci sono già, proprio oggi è casuale, vi giuro che è casuale, abbiamo, ho incaricato ufficialmente FDS a cominciare il progetto di

elettrificazione, abbiamo fatto una riunione venerdì, hanno chiesto una lettera ufficiale, credo che subito dopo la Finanziaria, entro il mese di marzo, in ogni caso porterò in Giunta la delibera per finanziare questa opera, ci vogliono 3 milioni circa, i soldi ce li abbiamo, sappiamo già dove prenderli, serve che partano con il progetto così evitiamo di perdere ulteriormente tempo. Non so dirvi e non mi sento di prendere quell'impegno che entro quest'anno ce la facciamo oppure no. L'Italia, per le opere pubbliche, è un paese particolare, come sapete, però, credo che se su questo facciamo una alleanza specifica, intanto questo è un dato acquisito, questa si fa a prescindere da tutto il resto, allora, se prendiamo l'impegno di lavorare anche verso le Ferrovie della Sardegna, perché forse ci vogliono sei mesi per realizzarla ma magari se facciamo due turni da otto ore per l'impresa che deve fare i lavori, invece di metterci sei mesi ci impiegano tre mesi e siccome i soldi ce li abbiamo per pagare qualche ora di straordinario in più all'impresa, perché i costi di 16 ore su 24 di lavoro sono maggiori, aldilà di chi lo faccia, non sono gli stessi lavoratori, ma sono maggiori. Abbiamo la possibilità di mettere qualche centinaio di migliaia di euro in più perché, se non ce la facciamo entro quest'anno, ce la facciamo al massimo subito dopo le festività del 2009, considerato che si tratta di mettere la corrente, mi esprimo così, nei binari già esistenti e si tratta forse di sistemare la stazioncina che c'è a Settimo, un parcheggio c'è già, non so se è più o meno sufficiente, se serve di più vediamo di trovare i soldi per farlo, ma, dato che un parcheggio c'è, possiamo già partire e poi la miglioreremo man mano. Non ho problemi, non posso prendere l'impegno, in linea generale di massima non solo condivido la proposta del Sindaco di arrivare fino a Sinnai, ma debbo dire, sinceramente, che ne abbiamo già discusso sia con il Presidente Soru, sia con i tecnici, a cui abbiamo chiesto di farci questo disegno, sia nelle chiacchierate, l'ultima proprio ieri, che sono successive all'incontro con voi. Potete immaginare lui un giorno si un giorno no mi chiede a che punto siamo, che cosa stiamo facendo, se stiamo andando avanti, possibilmente dovremo inaugurarla a giugno questa cosa. Ne abbiamo parlato, adesso si tratta di capire quanto costa, i costi ve li ho detti prima, qui bisogna fare un nuovo tracciato, bisogna espropriare probabilmente i terreni perché saranno terreni di privati, bisogna vedere. Invito il Sindaco a contattare le Ferrovie della Sardegna, a farsi predisporre una idea progettuale, farsi fare due conti su quello che questo comporta, avete già presentato un progetto, nella programmazione integrata, se non ho capito male, e credo che sia un obiettivo che possiamo raggiungere. Mi sento di dire che se riusciamo a fare tutto allora facciamo anche quello, se non dovessimo fare tutto e dovessimo fare solo questo allora si pongono problemi di efficacia dell'investimento rispetto al ritorno del servizio che effettua. Questi non sono solo problemi di scegliere come spendiamo i soldi. Anche la Commissione Europea, non dimenticate che questo diventerà un grande progetto della Commissione Europea, ai progetti dice di sì se li fai, se li fai in un certo modo, vuole anche vedere l'efficacia dell'investimento rispetto agli obiettivi che si pone, quindi, dico, lavorateci nel modo in cui ho detto, alla prima occasione ne parleremo insieme con la Giunta, con il Presidente della Regione e, magari, non escludo che già dai prossimi mesi, abbiamo risorse nella programmazione FAS ma anche nei prossimi fondi Comunitari dove ci sono circa 100/150 milioni di risorse destinate alla mobilità, se lavorate anche nel contesto del paternariato istituzionale e sociale, con l'Anci, come Sindaci della zona, credo che non sarà difficile e considerato che Lei (Sindaco) mi ha parlato di un chilometro, un chilometro e mezzo, stiamo parlando di 10/20 milioni di investimenti, insomma, per tenerci larghi. Credo che sia una strada che si possa provare a percorrere. Ancora un'altra schermata, è piccolina, la linea blu, quel pezzo da Piazza Repubblica a Bonaria, sostanzialmente stiamo dicendo: riportiamo il treno laddove esisteva qualche lustro fa. Non l'ho conosciuto ma mi dicono che il treno che parte da Settimo/Monserrato arrivava fino a Bonaria. Si tratta anche qui di un chilometro e mezzo di linea, siamo andati anche a vederla, c'è lo spazio per inserirla senza che crei grossi problemi sul traffico. Quel pezzo di via Dante che arriva per l'appunto fino al cimitero, l'idea è fino al piazzale della Banca CIS dove c'è il parcheggio. Devo dire che su questo tratto anche il Comune di Cagliari, ufficialmente, ha detto già di sì, l'Assessore e non solo, in occasione dell'incontro con la Giunta Regionale, ma anche in un pubblico convegno di qualche settimana fa, l'Assessore Campus ha detto parole importanti sul progetto. Naturalmente serve lavorarci, serve che il Sindaco di Cagliari e il Presidente della Regione si incontrino, discutano, parlino, ma sembrerebbe che questo pezzo di linea blu, questo pezzo di metropolitana di superficie sia condiviso da tutti e, allora, significa che noi con il treno da Isili, abbiamo messo la cartina da Isili e fra un minuto vi dico qualcosa in più. Abbiamo messo la cartina da Isili perché, nel momento in cui ci stiamo facendo carico delle Ferrovie della Sardegna, abbiamo anche deciso di rinnovare tutto il parco rotabile treno su ferro delle Ferrovie della Sardegna. Abbiamo bisogno di 25 treni, costano 100 milioni circa, anche qui abbiamo già recuperato quasi il 70% delle risorse che servono e, fra gli altri, abbiamo recuperato 20 milioni del Piano di Rinascita del 1994 che sono ancora fermi da qualche parte, questo a proposito del fatto che i soldi non sono mai mancati, sono fermi lì e mai utilizzati e li utilizzeremo per comprare questi treni. Stiamo approfondendo, tecnicamente, la possibilità che i treni che acquisteremo siano i cosiddetti Tram - Treno che, tecnicamente e volgarmente, vuol dire che sono dei Tram, come la metropolitana leggera di cui stiamo parlando, che possono camminare anche nella strada ferrata normale, nella ferrovia normale, mentre il Treno non può camminare nella metropolitana, nei binari della metropolitana di superficie: il Tram può fare il Treno. Ecco, mentre il Treno non può fare il Tram, il Tram può fare il Treno. Allora, questo significa arrivare fino a Bonaria, con qualche lavoretto da fare sulla linea, collegare Isili/Cagliari con due centri di Cagliari uno è Piazza Repubblica e uno è Banca CIS, Mediterraneo e Bonaria, collegarlo in un'ora/un'ora e dieci minuti che, secondo me, naturalmente sono di parte

perché faccio questo lavoro, è la risposta più forte, forse la migliore risposta che puoi dare, è il ragionamento sullo spopolamento delle zone interne e sulle necessità. Se uno abita in un paese e può raggiungere il posto di lavoro, la Città dove va per commissioni etc. in un'ora, credo che le convenga stare al suo paese piuttosto che trasferirsi a Cagliari. Naturalmente, noi vorremmo chiudere il cerchio e, quindi, il pezzo di linea bordò, anche questo molto piccolino, collegherebbe Bonaria, avete presente dov'è Bonaria?, fino a Piazza Matteotti. Cioè far tornare, anche qui non ci inventiamo niente, la metropolitana di superficie su quel pezzo di via Diaz o viale Bonaria e via Roma fino a Piazza Matteotti che è il centro internodale naturale che abbiamo a Cagliari perché lì arrivano le navi, arriva il Treno, arrivano i pullman dell'Arst, è un capolinea del CTM e, quindi, è proprio un centro internodale naturale e questo completerebbe e consentirebbe ai cittadini, che si muovono col mezzo collettivo, di poter usufruire delle varie opportunità che derivano appunto da questo. L'immagine finale è uguale alla penultima, sostanzialmente sono indicati 36 chilometri di lunghezza dei tracciati di cui stiamo parlando e i 320 milioni di euro che sarebbero necessari. Tenete anche conto, a proposito di risorse, che già nella prima programmazione dei fondi FAS noi 150 milioni di euro li abbiamo stanziati per la metropolitana dell'Area Vasta di Cagliari. I 150 milioni ci sono già e sono messi lì. Queste complessivamente le cose che vi ho detto e non mi dilungo oltre. Questo vi da una idea dei flussi veicolari nell'ora di punta che camminano, che si muovono, qui stiamo parlando di pullman, di auto private ecc.. Come vedete la cosa rossa parla di un flusso di più di 2.000 auto per ora, poi arancione fra 1.500 e 2.000, blu fra 1.000 e 1.500, verde etc. e questo vi da l'idea di come si muove il traffico nell'area di cui stiamo parlando. Si è fatta una certa polemica ma è più giornalistica che vera di metro-tramvia, metropolitana di superficie, sotterranea, non ripeto le parole del Presidente Soru, non è questa una proposta alternativa alla metropolitana sotterranea. Se gli studi, alla fine, determinano che un chilometro di questa roba li la dobbiamo fare sotto, si fa sotto, nessuno è contrario per principio. Questo sistema esiste in cinquanta paesi e qui ci sono alcune fotografie, vado in fretta: a Messina come a Grenoble, in Francia a Lione e Montpellier in Francia, poi in Irlanda, poi in Gran Bretagna, insomma qui sono solo alcune immagini, a Stoccolma, questo è semplicemente per vedere il confort degli interni, e questo comunque è Barcellona, questa è una fotografia di Barcellona, questa è Orleans, questa è Strasburgo, ancora Bruxelles, Milano via Garibaldi, qui c'è la gente che fa la spesa e la metropolitana leggera di superficie, perché è più corretto chiamarla di superficie, ho scoperto che, tecnicamente, la metropolitana leggera viene definita leggera, anche quella che va sotto terra, solo che c'è bisogno di fare un tunnel più piccolo di quella pesante dove il tunnel è un po' più grande. Non sono in grado di dirvi di più, accontentatevi di questo. Questa quindi è Milano, ancora Australia, siamo andati a Porto in Portogallo, Strasburgo, qui incentivano l'attrazione commerciale della Città, qui hai il centro commerciale dove cammina il treno, ci siamo divertiti a fotografare Sassari dove è già in funzione. A Cagliari, vi ho detto, dal 17 marzo dovrebbe entrare in funzione, e dire che ce l'avevamo già perché questo è il vecchio Tram di via Roma e questo è quello del Poetto. Nella proposta che vi sto facendo, non sarà una questione a cui potrò lavorare io e forse non sarà neanche una questione dei prossimi anni, però, voi capite bene che se noi riusciamo a fare questa operazione, nulla esclude, l'ho detto l'altro giorno ai Sindaci di Selargius e di Quartucciu, non per portarli a sposare questo progetto, ma perché dobbiamo essere capaci di guardare anche ai prossimi decenni. Noi stiamo facendo una cosa che serve nei prossimi decenni, nel prossimo cinquantennio, in questo secolo e un pezzo del prossimo, non stiamo facendo una cosa per i prossimi anni e allora nulla vieta che, se facciamo questa operazione, ci possano essere delle bretelle che colleghino la linea verde con Selargius, bretelle su linea ferroviaria con Selargius oppure con Quartucciu. Due trasversali che trovano poi la linea verde, dove poi trovano il treno per andare verso Cagliari o dove decidono di andare. Così come, ne abbiamo discusso a lungo, nulla vieta che la linea verde la completiamo per riportare, quello che abbiamo visto nell'ultima fotografia, la metropolitana di superficie al Poetto, come esisteva fino a qualche decennio fa, non so sino a quando, il nuovo è iniziato solo da qualche anno. Questa è un po' l'idea, l'ho fatta un po' lunga. Non è nulla di nuovo rispetto a quanto avevamo già illustrato al Sindaco, non è nulla di nuovo rispetto a quanto avete già potuto leggere se siete andati nel sito della Regione e vi siete scaricati queste slide, che sono quelle, non c'è nulla di diverso da questo. In questo momento non ci può essere nulla di diverso perché stiamo parlando di una idea progettuale che bisogna condividere prima di tutto Istituzionalmente perché, se tutti i Comuni non fanno la loro parte, nasce un'altra cosa, si può fare lo stesso ma è parziale. Sarete chiamati, non so se come Consiglio o come Giunta, a ragionare su percorsi, su dove farli passare. Non so neanche quanto ci vorrà a farlo, ma, se lo condividiamo, non ci vuole molto a farlo, se lo condividiamo si può fare in tre o quattro anni, se lo condividiamo e se siamo conseguenti alle condivisioni che assumiamo, cioè se la condivisione non è solo di puro principio. Naturalmente, questo significa che noi dobbiamo rivedere tutta l'organizzazione del trasporto pubblico locale che abbiamo adesso, che sia più o meno sufficiente. E' chiaro che noi dobbiamo rivedere l'organizzazione dei pullman dell'Arst che vanno verso Cagliari, parlo di pullman, perché quelli Ferrovie della Sardegna che vanno verso Cagliari non so se passano qui. E' chiaro che dobbiamo rivedere in che modo riconvertiamo i servizi di mobilità che sono attualmente esistenti. Se noi facessimo subito l'elettrificazione a Settimo, ho finito e spero che ci rivediamo qui, se volete con il Consiglio, sicuramente con il Sindaco, perché, tratta a Settimo significa come rivediamo tutta la mobilità in modo che abbiamo dei pullman che vi portino a Settimo. Mettiamo che abbiamo il treno, ogni venti minuti e addirittura ogni dieci minuti nelle ore di punta, che arriva a Piazza Repubblica, non sto parlando di altro, credo che valga la pena di andare a rivedere tutto

perché noi garantiamo le risorse perché i cittadini di quest'Area possano essere portati alla stazione di Settimo, però ci impegniamo, altrettanto, a portare la gente sul treno, cioè la gente lascia la macchina a casa o nel parcheggio della stazioncina e va a Cagliari in questo modo. Spero che ci rivediamo fra qualche mese per vedere l'andamento dei lavori e per riorganizzare la mobilità di Sinnai e, credo, anche di Maracalagonis, che, mi dice il Sindaco, dista tre chilometri da Sinnai. Quindi dobbiamo ripensarlo complessivamente a partire da quel servizio di autobus che avete in questo Comune e di cui a me parlano solo male, l'ultima lettera mi è arrivata stamattina per dire che non serve a niente, però se volete ne parliamo, ne avremo modo. Molte grazie.

Il Presidente del Consiglio Serra Massimo il quale afferma: Grazie a Lei Assessore, Grazie che non è rituale o formale. E' un Grazie per aver illustrato con assoluta chiarezza, completezza e riconosciuta competenza, un progetto sul quale le aspettative, come è stato dichiarato qua, sono tante, tantissime. Grazie anche per l'incoraggiamento alla fiducia e all'ottimismo relativamente ai tempi che si ipotizzano e che possono essere necessari per il completamento di questo progetto. Naturalmente La invito a stare con noi, se è fattibile, e mi sento di rubarLe una ulteriore disponibilità, nel corso del dibattito, laddove fosse necessario poter interloquire con qualcuno dei nostri Consiglieri, con qualcuno di noi, per ulteriori specificazioni e chiarimenti. Sarebbe per noi sicuramente importante. Prima di passare al dibattito del Consiglio ha chiesto di intervenire l'Assessore alla mobilità, trasporti ed urbanistica Antonello Cocco.

L'Assessore alla Mobilità, Trasporti ed Urbanistica Cocco Antonello afferma: Grazie Signor Presidente, buonasera a tutti. Mi associo anch'io ai saluti e ai ringraziamenti all'Assessore ai Trasporti Regionale sia per la sua presenza, sia per aver illustrato il progetto di metro-tramvia dell'Area Vasta di Cagliari. Prima di fare qualche considerazione su quanto hanno già esposto sia il Sindaco che l'Assessore vorrei ricordare, con piacere, un episodio di qualche mese fa, un incontro nell'Ufficio dell'Assessore Broccia, in quell'occasione erano presenti anche il Sindaco di Settimo, Palmas, gli Assessori Provinciali Cattina Marina e Moriconi Cesare e, in quella sede abbiamo esposto all'Assessore quelli che erano i problemi e le esigenze in materia di mobilità del nostro territorio. L'Assessore ci ha ascoltato, abbiamo fatto delle valutazioni e delle ipotesi e, oggi, ci troviamo in questa sede con l'Assessore che ci illustra un progetto di mobilità dell'Area Vasta di Cagliari, con l'Assessore che ci illustra e ci dà delle risposte. Questo è l'aspetto più importante e incoraggiante perché, quando il Governo centrale e Autonomie Locali, quando Regione e Comuni si confrontano con alla base quelle che sono le esigenze e le prospettive del territorio, non su larga scala ma in maniera locale più approfondita, in modo che emergano quelle che sono le vere e attendibili esigenze che ogni Comunità ha, allora le risposte sono evidenti e attendibili. Oggi, il Consiglio, è chiamato ad esprimersi su una adesione ad un progetto così importante. Ma su quali basi ci si può esprimere? Ovviamente, sui benefici che questo progetto può portare al nostro territorio, se noi intendiamo il territorio non come una porzione fisica di esso, che magari è delimitata da un limite geografico comunale, ma come un luogo di interscambio nel quale le Comunità possono crescere insieme, allora, a mio parere, il parere non può essere che condivisibile e pienamente positivo sia sul progetto che sulla iniziativa. E' ovvio, non mi soffermo a parlare dei benefici, prima il Sindaco ha illustrato quelli che sono i benefici a breve ed immediato termine e quelli a medio termine, di cui la nostra Comunità si può avvantaggiare. Avremo la possibilità, anche con il riordino della mobilità locale tra Settimo e Sinnai, di supplire subito del servizio di metropolitana leggera, questo a brevissimo termine, mentre a medio termine questo progetto ci darà la possibilità, comunque, di collegare Settimo e Sinnai e, quindi, di completare quella bretella che non ci unirebbe solo a Settimo, ovviamente, ma a tutta l'Area Vasta e soprattutto aprirebbe le porte dell'Area Vasta al nostro Comune e, quindi, a tutte quelle particolarità che abbiamo dalla nostra Pineta al nostro circuito Museale e al nostro Teatro. Per questo, mi rifaccio alle conclusioni dell'Assessore e mi ricollego alle sue ultime parole, chiudo il mio intervento con l'auspicio, tra qualche mese, di ritrovarci nuovamente qua in questa sede, con l'Assessore Broccia che ci illustra il progetto e comunque una variante del progetto, il collegamento tra Settimo e Sinnai, ossia il collegamento tra Sinnai e l'Area Vasta. Grazie.

Il Presidente del Consiglio Serra Massimo afferma: Grazie a Lei Assessore Cocco. Bene, dopo questa fase di introduzione e di illustrazione credo che ci siano sufficienti elementi per aprire una discussione, un confronto e un dibattito in quest'aula. Prima di aprire il dibattito nomino gli scrutatori nelle persone dei colleghi Mauro Spina, Signor Chessa e Laura Piras. Dichiaro aperta la discussione, chi intende intervenire è pregato di farne richiesta.

Il Cons. Satta Emanuele afferma: chiedo di sapere se si intende sviluppare il dibattito con interventi oppure con qualche domanda che possiamo porre anche all'Assessore Regionale.

Il Presidente del Consiglio Serra Massimo afferma: Lei si è assentato, ha visto? Abbiamo strappato la disponibilità all'Assessore Broccia a voler rendersi disponibile per eventuali chiarimenti che dovessero emergere nel corso della discussione. Chi ha necessità può rivolgersi direttamente all'Assessore.

Il Cons. Satta Emanuele afferma: Non vuole essere una interrogazione vera e propria ma, essendo nell'apertura di una questione e visto il progetto che abbiamo esaminato e sviscerato in Commissione, esattamente nella terza Commissione, abbiamo avuto un paio d'ore per poter discutere. Naturalmente, fermo restando che per quanto mi riguarda, personalmente, ma credo di poter parlare anche a nome del gruppo, credo di essere pienamente favorevole al progetto portato oggi in Consiglio Comunale. Naturalmente, mi avrebbe fatto piacere vedere che ci fosse stata la linea ferrata tra Settimo e Sinnai, ma, capisco che i costi per una cosa del genere sono talmente alti e quindi, per il momento, credo che possiamo valutare ed approvare il progetto che è stato presentato, però, cerco di inquadrare questa sorta di metropolitana leggera come in altre Città esiste. Mi riferisco, per esempio, non tanto a Roma/Milano ma credo a Napoli. A Napoli per esempio esiste la circumvesuviana che è una linea che va fuori Napoli e che raccorda con Napoli tanti paesi, ci sono anche oltre trenta chilometri, pressappoco come il progetto presentato qua, però, a Napoli, al suo interno, c'è una rete di metropolitana sia di superficie che sotterranea che collega tanti punti, diciamo che collega quasi tutti i quartieri di Napoli e tutti i rioni di Napoli. Guardando questo progetto, quello che non ho visto è per esempio il collegamento all'interno di Cagliari, cioè, una volta che utilizziamo la metropolitana leggera, per esempio da Settimo, che è sicuramente una questione conveniente per i tempi e per decongestionare il traffico per Cagliari, però, una volta arrivati a Piazza Repubblica, se ci si deve spostare dentro Cagliari, come ci si sposta? Si è costretti, comunque, a dei tempi lunghissimi col CTM e, secondo dove si deve andare, manco ci arriva. Quindi, diciamo che non risolviamo il problema di doversi spostare con le macchine verso Cagliari perché se dovessi andare verso Is Mirrionis, all'Ospedale SS. Trinità, se dovessi andare al San Giovanni di Dio, la ferrovia, in questo caso, arriva solamente a Piazza Repubblica, se dovessi cercare una coincidenza con l'aeroporto e recarmi all'aeroporto cosa devo fare? Devo prendere un pullman del CTM, con tempi lunghi e, magari, portarmi i bagagli, invece, da altre parti, in altre Città, tutto questo non esiste. Esiste all'interno delle Città una rete di collegamenti tra i vari rioni, tra le varie zone, non indifferente. Quindi, la domanda che pongo all'Assessore è se a Cagliari si ferma così a Piazza Repubblica, oppure, se c'è anche qualche altro progetto per creare una rete di metropolitana all'interno di Cagliari.

Il Presidente del Consiglio Serra Massimo afferma: Grazie al Cons. Satta, per una economicità dei lavori, se l'Assessore è d'accordo, sentiamo alcuni interventi, perché magari ci sono anche altre domande, in modo tale che non diventi un botta e risposta.

Il Cons. Podda Salvatore afferma: Buonasera a tutti, grazie Signor Presidente, pongo innanzitutto il benvenuto a nome mio e del gruppo politico di Forza Italia all'Assessore Regionale dei Trasporti Sandro Broccia. All'Assessore vorrei fare quasi delle interrogazioni, però, in battuta così perché siamo uomini di questa terra. Sono un Consigliere del dopoguerra, poi, passeremo all'adesione su questo progetto, è vero, Lei ha parlato tanto di questo progetto. Ben vengano i progetti e le grandi strutture però, ha parlato anche di tutto il mondo, ci ha fatto vedere delle foto bellissime. Ho conosciuto i tram, ho viaggiato in treno perché non sono di queste parti ma mi trovavo a cinquanta chilometri di distanza da Samassi per andare a studiare verso Cagliari e conosco bene i treni. Ho conosciuto bene i tram, i tram hanno smantellato tutta la linea ferroviaria. Lei sarà giovanissimo, non so se li ha conosciuti qua a Cagliari. Abbiamo tanti progetti, è vero che ne abbiamo anche qua a Sinnai di progetti e problemi da risolvere. Questa sarebbe stata l'ultima cosa ma siccome l'Assessore è alla viabilità mi piacerebbe dirgli che, oltre a questo delle ferrovie, prima servirebbero le strutture delle nostre strade. Si parlava di viaggiare su gomma e ancora abbiamo la strada 131 che porta a Sassari e che è molto pericolosa. Abbiamo conosciuto tanti morti in quella strada e in tutte le strade dell'hinterland. Questa è una cosa molto grave in Sardegna e sembra che non siamo neanche di questo mondo ma di un mondo diverso. Oltre quello ci sarebbe da fare il piano urbano del traffico, anche per camminare su gomma, perché abbiamo delle strade che ci portano a destra e a sinistra e non si arriva mai a Cagliari. Nel tratto di strada Sinnai-Cagliari, arriviamo all'incrocio per la 554 e dobbiamo fare sacrifici per girare sia a destra che a sinistra per arrivare a Cagliari. Questo non è possibile, eppure, siamo tra i Comuni dell'hinterland. Occorrerebbe vedere una viabilità molto più precisa, servono il piano urbano del traffico, sia quelli urbani e sia quelli extraurbani, occorrerebbe di rinnovare la segnaletica stradale che abbiamo perché in Sardegna siamo nel terzo mondo. Voglio dirlo all'Assessore alla viabilità perché mi fa piacere che queste cose le sappia. Sappiamo bene che il codice della strada è nato e l'hanno rinnovato nel 1992. Da quel periodo avevano detto che la segnaletica stradale doveva essere sistemata e che ogni sei mesi ci sarebbe dovuto essere un controllo, sappiamo che un segnale stradale non a norma è pericolosissimo. Prima di tutto le multe, anche se vengono fatte, non si devono pagare perché abbiamo la segnaletica sbagliata da tutte le parti urbane ed extraurbane e nelle strade Provinciali, Statali e Comunali. Mi piacerebbe che venissero spesso gli Assessori Regionali, Provinciali e anche superiori di cui ho massimo rispetto. Non so se esista una viabilità per fare viaggiare i rifiuti solidi urbani anche su rotaie, questo è molto importante perché non sanno dove devono andare questi rifiuti solidi urbani. Oltre questo abbiamo un depuratore che non funziona da anni e non sappiamo, questi reflui, dove devono andare a finire. Abbiamo un progetto, questo è importante saperlo tutti, perché è da dieci anni che stiamo aspettando il collegamento a Is Arenas e adesso ci dobbiamo collegare con le ferrovie a Settimo San Pietro. Ben vengano tutte

queste cose. Adesso vado con l'adesione a questo progetto. L'argomento in discussione riguarda un qualcosa che, personalmente, anche da operatore del settore, inseguo da anni: la razionalizzazione del sistema dei trasporti nell'hinterland Maracalagonis-Sinnai-Settimo. Questo è un momento importante in quanto segna la svolta di un modo di pensare troppo campanilistico: il progetto Urbano, che ritengo uno dei peggiori progetti che siano mai stati presentati a Sinnai. E' stata, ad esempio, un'occasione persa in quanto poteva essere sfruttato per collegare la nostra cittadina con la stazione ferroviaria di Settimo San Pietro, almeno due anni fa. Il Progetto in approvazione presenta sicuri punti di interesse e offre l'occasione per alcune considerazioni spesso trascurate dalla nostra Giunta. Innanzitutto la realizzazione della metropolitana leggera presuppone l'eliminazione di alcune criticità, come ad esempio la realizzazione di sistemi per attribuire ai convogli la precedenza alle intersezioni o l'opportunità di disporre di vie di corsa separate o riservate per i mezzi. Occorre, pertanto, rimodulare tutto l'attuale sistema di trasporto viario in funzione della presenza di questo ulteriore mezzo, anche per ridurre il rischio di incidenti legati alle inevitabili zone di intersezione. In pratica diventa un obbligo e non più un'opportunità, individuare le criticità della circolazione e predisporre idonee misure per la sua regolamentazione. Sarà anche riconsiderata, spero, Signor Sindaco, la necessità di elaborare in paese, ad esempio, il piano del traffico o di creare il catasto delle strade. Tutte cosette, magari apparentemente poco attinenti con l'argomento in discussione, ma che determinano il giusto grado di attenzione che un'amministrazione accorta e intelligente pone alla domanda di trasporto dei cittadini. Queste cose sono, per fare un esempio, come i mattoni di una casa: da soli servono a poco, mentre, insieme, uno alla volta, ne creano la struttura. Ma torniamo in argomento. La linea celeste, ovvero, la tratta che collega Settimo San Pietro con la stazione "Gottardo", è quella che richiede il minore investimento economico (3 milioni di euro) e che determina, probabilmente, i maggiori effetti in termini di riduzione del tempo di trasporto. Il tempo di trasporto stimato, infatti, è pari a 10 minuti contro gli attuali oltre 30 dell'ora di punta su gomma. Inoltre, viene ad essere alleggerito il carico sulla provinciale Settimo-Selargius e, di conseguenza, viale Marconi. E' da valutare anche una riduzione dell'impegno della SS 125, della SS 554 e della litoranea del Poetto, in quanto questo nuovo sistema di trasporto potrebbe diventare conveniente e alternativo alla macchina o all'autobus anche per una parte del bacino di utenza di Maracalagonis. Ma queste cose le lasciamo agli studiosi. Dunque, il voto favorevole è un atto dovuto per quanto attiene l'adesione al progetto generale. Ritengo necessaria, comunque, una mozione d'ordine per sensibilizzare la Giunta affinché, dati i ridotti investimenti e i notevoli benefici anche per i paesi limitrofi, creino le condizioni affinché la linea celeste sia il primo dei nuovi interventi da realizzare. Propongo, pertanto, considerato che non esiste la possibilità di esprimere un parere fortemente positivo, in quanto il nostro ordinamento consente solo pareri positivi o negativi, di interpretare questo aggettivo come la volontà della Giunta di farsi carico di rappresentare, nelle sedi competenti, il disagio di trasporto della nostra cittadina richiedendo che essi attribuiscono alla tratta Settimo-Gottardo il giusto grado di priorità nella realizzazione. Per quanto attiene, invece, la tratta Sinnai-Settimo, voglio puntualizzare, con dispiacere, che l'Assessore Cocco, che ha avuto nel mese di dicembre 2006 la delega per la sottoscrizione dell'intesa del progetto, torna soltanto oggi in Consiglio Comunale con una sconfitta, dal momento che il progetto è stato definito di utilità marginale rispetto al progetto globale. Anche se non conosco i passaggi di dettaglio, dissento in linea di principio con tale valutazione (l'agglomerato Sinnai-Maracalagonis rappresenta, da solo, un bacino di utenza di 20.000 abitanti) e invito l'Assessore Cocco e il Signor Sindaco ad una maggiore incisività nella predisposizione delle proposte, oltre che, naturalmente, ad un maggiore coinvolgimento del Consiglio Comunale in quanto questa è materia di indirizzo. Esprimo il voto favorevole del Gruppo di Forza Italia. Grazie.

Il Presidente del Consiglio Serra Massimo afferma: Grazie Consigliere Podda, è iscritto a parlare il Consigliere Massimiliano Mallocci.

Il Cons. Mallocci Massimiliano afferma: Buonasera a tutti, colleghi Consiglieri, Signor Presidente, Signor Sindaco. Colgo l'occasione per salutare e dare il benvenuto all'Onorevole Assessore ai Trasporti Sandro Broccia. Oggi ci accingiamo ad approvare l'adesione al progetto di metropolitana leggera sull'Area Vasta di Cagliari, argomento affrontato presso la terza Commissione Consiliare da me presieduta. Tale progetto è sicuramente una necessità, per avere una rete di servizio e di trasporto collettivo, distribuita uniformemente su tutto il territorio. La metropolitana leggera è un sistema ormai collaudato in diverse città italiane come Milano, Torino, Messina e in diverse Città Europee come Lione, Montpellier, Strasburgo, Belgio, Stoccolma in Svezia e attualmente in uso a Sassari. Facendo un tuffo nel passato, per chi ha qualche anno più di me, si ricorda il vecchio tram in via Roma e al Poetto. Condividiamo la scelta del sistema metro-tramvia perché è il sistema ideale per soddisfare una domanda variabile dai 3.000 agli 11.000 passeggeri all'ora per senso di marcia, adatto per un territorio come il nostro a bassa densità e concentrazione insediativa e con sistemi di produttivi non concentrati e, soprattutto, costa meno di un sistema di metropolitana interrata, che è ideale per territorio ad alta densità di popolazione e con un elevato flusso di passeggeri. Le ragioni della scelta progettuale, oltre ai costi, sono la rapidità e la regolarità del servizio; è compatibile con i sistemi ferroviari esistenti e si adatta ai diversi contesti urbani ed extraurbani ed è facilmente espandibile, questo è un punto particolarmente caro a noi Sinnaesi. E' un servizio maggiormente accessibile anche

agli utenti più deboli ed è rispettoso dell'ambiente poiché la propulsione elettrica evita la produzione di emissioni inquinanti. Vi è maggiore sicurezza nella frenatura e, le corsie riservate, riducono i rischi di incidenti, ma senza dubbio l'economicità è l'elemento maggiore che ne ha determinato la scelta, basti pensare che, con un chilometro di metrò interrato se ne realizzano cinque o sei di metro-tramvia e con nuovi studi si prevede, nel tempo medio, un ulteriore abbassamento dei costi, per complessivi 36 chilometri circa è un investimento di 319 milioni di euro e le risorse ci sono subito grazie alle risorse del fondo aree sotto utilizzate e del fondo europeo di sviluppo regionale. Senza ombra di dubbio stiamo parlando di un importantissimo progetto e di una iniziativa da applaudire, è da rendere merito a chiunque abbia lavorato in tal senso. Il problema del trasporto pubblico e privato è particolarmente sentito dai Sinnaesi poiché sono ormai vent'anni che, soprattutto gli studenti e i lavoratori Sinnaesi, subiscono il traffico veicolare che, nelle ore di punta, si fa sentire con tempi di percorrenza per Cagliari di quasi un'ora, mentre vent'anni fa bastavano dieci o quindici minuti. Ricordo quando ero studente, circa tredici anni fa che i miei compagni di classe, provenienti da Villacidro e zone limitrofe, impiegavano meno tempo di me pur utilizzando gli stessi mezzi di trasporto. Inoltre, in questi ultimi anni, i cosiddetti Comuni tappo Settimo San Pietro, Quartucciu e Selargius, soprattutto, che precedono il Capoluogo, hanno adottato una serie di provvedimenti tra semafori, sensi unici e percorsi alternativi che rendono ancora più tortuoso, con tempi di percorrenza maggiori, l'arrivo a Cagliari. Il giudizio generale di questo progetto è ottimo ma riteniamo che non soddisfi pienamente le esigenze dei Sinnaesi. Occorre che subito dopo questo progetto si lavori affinché la metropolitana arrivi il prima possibile a Sinnai in prossimità della Pineta, così come ha proposto, nella sua illustrazione, il Sindaco. Poiché, per arrivare alla prima stazione utile, occorre attraversare tre semafori e il centro urbano di Settimo San Pietro, sarà sicuramente fondamentale collegare il trasporto locale di Sinnai urbano con Settimo San Pietro, studiando una serie di agevolazioni e promozioni, magari con biglietto unico per i lavoratori e studenti Sinnaesi. Propongo, ulteriormente, affinché vi sia collegamento più diretto alla stazione di Settimo San Pietro che l'Assessorato Regionale Trasporti, Sindaci di Sinnai e dell'Unione dei Comuni del Parteolla organizzino una Conferenza di servizi per la ricerca di fondi atti ad asfaltare la strada comunale Sinnai-Ussana che collegherebbe Sinnai immediatamente con la stazione di Settimo San Pietro, con i Comuni del Parteolla e con il Policlinico di Sestu. Chiedo inoltre un potenziamento dei collegamenti esistenti dell'Arst poiché insufficienti e perché no, di istituire delle linee del CTM in coordinamento a quelle esistenti. Credo che questo progetto sia comunque un dato di fatto e quindi un punto di partenza, per cui, sicuro di un impegno da parte degli organi politici Istituzionali competenti preannuncio il voto favorevole da parte del gruppo socialista.

Il Presidente del Consiglio Serra Massimo afferma: è iscritta a parlare il Consigliere Laura Piras.

Il Cons. Piras Maria Laura afferma: ringrazio l'Assessore per la sua presenza e per averci illustrato la proposta di realizzazione della metropolitana. Il progetto della metropolitana leggera di superficie dell'Area Vasta di Cagliari non può che essere accolto e sostenuto con forza. L'ampliamento della innovativa rete all'Area Vasta di Cagliari si configurerebbe come un sistema di trasporto rapido, efficiente e funzionale che permetterà agli utenti di raggiungere in tempi brevi il cuore della Città Cagliariitana e quello delle altre Aree urbane limitrofe. Attualmente, in alcune fasce orarie del mattino e della sera, i tempi di percorrenza da Sinnai verso la Città sono lenti, dovuti ad un sistema viario poco funzionale in proporzione alla elevata portata del traffico giornaliero. Va tenuto presente quanto sia prioritario per chi, ogni giorno, si reca in Città per lavoro o per motivi di studio, economicizzare i tempi di percorrenza. Nelle ore di punta, i veicoli che transitano in viale Marconi in direzione di Cagliari si aggira intorno ai 2.000 veicoli all'ora. Quelli che transitano da Sinnai a Selargius verso viale Marconi intorno ai 1.000 veicoli all'ora. Il sistema viario verso il Capoluogo è certamente poco adeguato alle esigenze di una utenza in continua crescita. A questi limiti si aggiunge anche quello relativo al carente sistema di trasporto pubblico. I pullman a Sinnai non viaggiano con una frequenza tale da soddisfare le esigenze di tutti, in alcune fasce orarie, tra una corsa e l'altra, gli utenti attendono circa un'ora prima di poter prendere il tradizionale autobus. Per molti questo limite del servizio pubblico costituisce un vero disagio, considerando che, per raggiungere Cagliari non esistono altre alternative e che non tutti, in specie anziani e giovani dispongono di un mezzo di trasporto privato. Con la realizzazione della metropolitana leggera, che costituirà l'asse portante del nuovo sistema di trasporto pubblico, si offrirebbe un servizio di trasporto collettivo più efficiente, si regolarizzerebbe il traffico veicolare, riducendo anche il fenomeno di congestione del traffico dovuto all'afflusso di auto che si riversa in modo esponenziale nella Città di Cagliari ed infine si limiterebbe il fenomeno acustico ed atmosferico che, se non limitato, arreca inevitabili danni alla salute dei cittadini. Salute che non va intesa come assenza di malattia ma come benessere psicofisico. Salute che chi amministra la cosa pubblica ha il dovere di tutelare con misure preventive. Per la realizzazione dell'intero progetto saranno investiti 319 milioni di euro con finanziamenti ricavati dalla riprogrammazione dei fondi FAS e FESR, ma tra gli investimenti mancano quelli da destinare alla linea ferrata che dovrebbe collegare Sinnai a Settimo San Pietro. Chiedo che la Regione si adoperi, quanto prima, a reperire le risorse da investire per inglobare, nel sistema di rete di metropolitana leggera, anche Sinnai, in continua crescita demografica e che, attualmente, ha una popolazione di oltre 16.000 abitanti. Chiedo, anche a questa Amministrazione comunale, che si adoperi in

modo incisivo perché Sinnai, che gode di un bacino di utenza superiore ai vicini Comuni, non venga messa ai margini di questo nuovo ed essenziale circuito trasportistico. Se Sinnai disponesse della metropolitana leggera di superficie ne avrebbe anche un ritorno economico. Ne trarrebbero benefici le forze economiche e sociali dell'intera nostra Comunità. Sinnai possiede un polmone verde che si sta valorizzando per il suo potenziale naturalistico con la realizzazione del Parco attrezzato per le esigenze di sportivi, di grandi, di piccoli amanti della natura. Polmone verde unico nel suo genere in tutto l'hinterland Cagliaritano, di cui le altre aree limitrofe ne sono prive. Così Sinnai diventerà oggetto di attrazione se risulterà essere anche una Cittadina ben collegata con la Città Capoluogo, se disporrà di un sistema di servizi qualitativamente apprezzabile. Molti così, apprezzandone le risorse e le strutture pubbliche esistenti, saranno indotti, in misura maggiore, all'acquisto di case a Sinnai, ma solo se questa risulterà, lo ribadisco, ben collegata con la Città Capoluogo. Conseguentemente si rimetterebbe in moto lo sviluppo dell'edilizia che, negli ultimi tempi, ha attraversato una fase di stallo e si rafforzerebbe anche il mercato immobiliare, visti anche gli inaccessibili costi degli immobili a Cagliari. Sostengo l'adesione al progetto della metropolitana leggera nell'Area Vasta di Cagliari perché ritengo sia una valida strategia anche a favore della mobilità sostenibile, della sicurezza e della salute dei cittadini, a condizione che la stessa rete di collegamento venga estesa anche al Comune di Sinnai. Grazie.

Il Consigliere Cocco Giovanni afferma: Ringrazio l'Assessore per essere qui presente tra noi ed averci illustrato direttamente la proposta di realizzazione della metropolitana di superficie che dovrebbe in teoria, speriamo, anche in pratica, risolvere i problemi della circolazione o, quantomeno, alleggerire i problemi della circolazione nell'Area Vasta di Cagliari. Naturalmente queste poche righe ce le siamo scritte magari ieri notte sulla base della documentazione che avevamo, sulla base delle notizie certe, però Lei oggi ci ha anche detto che non c'è problema per raggiungere eventuali ulteriori innesti, eventuali ulteriori tratte, insomma una ampia possibilità di ampliare la rete aldilà di questo che abbiamo e deteniamo nei documenti in atto. Quindi, leggo le due parole che mi sono scritto ieri sera, così come lo erano perché per me rimane il documento che abbiamo visto in Commissione con le tratte che abbiamo visto in Commissione, con una mancata produzione di una relazione più ampia e più descrittiva dell'azione proposta per un intervento di questa importanza e una serie di schede molto sintetiche, a fronte di dichiarazioni apposte, nel sito ufficiale della Regione, che sembrano un po' più entusiastiche della fase di studio che ha detto Lei. Lei ha affermato che il progetto è in fase di studio e non è per niente definito mentre, invece, mi era apparso di capire, credo che ai più possa essere sembrato così, mi sbaglierò, che una serie di destinazioni già previste nel progetto fossero già ben definite e non sottoposte all'esame e alla modifica o integrazione dei tracciati, perché, per esempio, non vedo Capoterra che ha 40.000 abitanti a sei chilometri da Cagliari ed è perfettamente rettilineo, non è collegata, non vedo Capoterra e non vedo Dolianova, Serdiana, Soleminis, Donori per venti/venticinquemila abitanti che con poche lire potremmo elettrificarla e servire un bacino di utenza ancora più ampio. Non vedo Sinnai, per Sinnai c'è una macchietta e non c'è scritto manco il nome del Comune, mentre nel sito della Regione l'ultimo Comune compare Sinnai, però, di fatto, in quelle poche schede non compare. Allora, torno a quello che mi sono scritto. Apprezzare e approvare il progetto della Regione, per noi amministratori di Sinnai, sembrerebbe quasi un obbligo. Resta il fatto del metodo. Non abbiamo discusso di nulla, si parla sempre a priori su decisioni prese dalla Regione senza il coinvolgimento degli enti comunali interessati. Queste sono comunque delle condizioni di scelte imposte sul tracciato stabilite dalla Regione, FDS e Università. Con i Piani Strategici Comunali e quello intercomunale in corso e il Piano Urbano della mobilità, anch'esso in mano ai progettisti incaricati, c'è da domandarsi se il Piano proposto sarà adeguato ai progetti mirati e allo studio per una sana pianificazione del territorio nel settore dei trasporti. D'altronde va detto che le spese per la redazione dei cosiddetti Piani Strategici sono ingenti, si pensi che per la "predazione" del Piano Strategico di Sinnai si spendono per la progettazione 270 mila euro, sono gli oneri di progettazione del Piano Strategico. Non sappiamo a che punto sia, non si capisce, poiché gli stessi redattori del Piano Strategico Comunale e Intercomunale, non siano stati coinvolti da parte di coloro che stanno studiando una pianificazione in tutto il territorio, spero che lo siano stati, però ripeto non era presente nessuna relazione allegata, a questa proposta di progetto di cui stiamo parlando, le schede sono scarse e su esse non è che si possa argomentare se non ricorrendo a dire delle cose che non sono citate lì. Non è che basti dire che facciamo politica da tempo, con i nostri limiti, però sentirci dire che si può fare tutto e il contrario di tutto, vorremmo crederci, speriamo di crederci, speriamo che sia così. Entrando nel merito non si può non rilevare che Cagliari rappresenta un centro di servizi per l'hinterland ed è quindi un fortissimo attrattore di traffico. Nonostante ciò, Cagliari rimane, per ora, ancora una Città a misura d'uomo, ovvero una Città che, eccetto poche ore al giorno, non presenta problemi di congestione, ma, in quelle ore i problemi diventano grossi e perciò vanno risolti. Inoltre, la popolazione dell'hinterland della Città è in grande crescita e ciò, chiaramente, ha forti ripercussioni sul traffico, sul traffico della Città stessa, cioè di Cagliari in quanto rimane sempre il principale polo attrattore dell'Area Vasta. Vanno aggiunte anche le difficoltà per il raggiungimento della Cittadella Universitaria, del Policlinico e degli altri centri di servizio che, giustamente, sono stati decentrati e per i quali risulta necessario e doveroso che gli stessi vengano messi in condizione di essere raggiunti nel più breve tempo possibile. Considerato che l'alta percentuale di spostamenti per studio e lavoro raggiunge il picco più alto, ovviamente, negli orari di

ingresso e di uscita, le cosiddette ore di punta, la progettazione di un sistema di trasporto di massa risulta assolutamente comodo e funzionale e di questo dobbiamo rendere atto che Lei che si è attivato in questo settore in maniera prodiga. Linee metropolitane che collegano i centri dell'Area Vasta tra loro e questi con Cagliari, migliorerebbero quindi non solo i collegamenti nell'Area stessa ma anche la qualità di vita della Città. Quest'ultima Cagliari, rischia di essere messa in crisi da un traffico automobilistico destinato solo a crescere qualora non si creino modalità di trasporto alternative. Ci sembrava una cosa buona e ben vengano opere così importanti nella nostra Area. Dopo le dichiarazioni del Presidente Soru che annunciava lo stanziamento di 320 milioni di euro per poter servire, con la metropolitana di superficie, l'Area Vasta di Cagliari, tra cui anche il Comune di Sinnai, ci eravamo un po' illusi che, insieme ai cittadini di Maracalagonis, in tutto 23.000 abitanti, con solo un chilometro e mezzo di linea in più saremmo stati collegati con i centri dell'Area Vasta di Cagliari dopo aver parcheggiato le auto in un ampio parcheggio nei pressi della Pineta di Sinnai. Questa sarebbe la situazione ideale per Sinnai e Maracalagonis. Penso che sia obbligo tenere conto di una proposta del genere, chi sosta un attimino nelle ore di punta nell'incrocio di Selargius si può rendere conto del numero notevolissimo di macchine che da Sinnai e Settimo, in quel budello di strada, si infilano sino all'incrocio di Selargius per poi entrare dentro il Comune di Selargius e rimanere imbottigliati lì per ore. Quindi, una lancia la voglio spezzare nei confronti di questa soluzione e la voglio ulteriormente rafforzare con un piccolo esempio perché, tra l'altro, parto alle 7,30 del mattino tutti i giorni, alle otto riesco ad arrivare nel mio ufficio puntuale, massimo le 8,05, attraverso la 554 tutti i giorni dalle 7,30 alla 8.00 e in mezz'ora ci arrivo. Quindi, dovrei avere una alternativa vantaggiosa per utilizzare la metropolitana così come gli altri utenti di Sinnai e di Maracalagonis. Ripeto, Sinnai e Maracalagonis non possono stare fuori da questo progetto. Il collegamento di urbano con Sinnai e Mara non funziona e non funzionerà sia perché costa troppo per il cittadino e sia perché non può e non potrà garantire le partenze se non allungando di molto i tempi. Prendiamo ad esempio un lavoratore di Maracalagonis o uno studente che deve arrivare a Cagliari, poniamo la tratta più semplice, viale Bonaria, che è quella più diretta che esiste già. Poniamo che da qualsiasi altro punto dell'hinterland si debba arrivare in viale Bonaria o da lì in qualsiasi altro punto dell'hinterland, entro le ore 8,00, ora in macchina esce di casa verso le 7,20, ho dato anche dieci minuti in più, e raggiunge nel 90% dei casi la propria destinazione in orario. La nostra alternativa con urbano, tra l'uscita di casa, il raggiungimento della fermata dell'autobus, il tour dentro Maracalagonis, perché qualche sosta la dovrà pur fare per prendere non uno studente e basta ma fa due o tre soste anche dentro Maracalagonis, quindi il tour dentro Maracalagonis e il tour dentro Sinnai. Questo dentro Sinnai, per chi conosce il percorso di urbano, Assessore, Le debbo dire che arrivando da Maracalagonis fa il giro di tutto il paese al suo interno e riesce nuovamente per Settimo, credo che non si possa fare, anche correndo, in meno di dieci minuti o un quarto d'ora, proprio a voler essere generosi. Quindi, stiamo partendo da Maracalagonis, due o tre fermate, arriviamo a Sinnai, facciamo il giro dentro Sinnai e quindi il tour dentro Maracalagonis, il tour dentro Sinnai per poi arrivare a Settimo, in quel budello di strada, che è largo due metri e mezzo, perché a tre non ci arriva, e, poi, prendere il metrò fino a Gottardo, sempre sperando che si trovi la carrozza a disposizione, ma Lei ha detto ogni dieci minuti e quindi è abbastanza veloce, per arrivare sino a Gottardo dove si cambia linea e mezzo per andare in viale Bonaria. Arrivati a Gottardo, se dobbiamo andare a Piazza Repubblica o a Bonaria dobbiamo cambiare mezzo. Ho visto diversi colori di linea, linea rossa e linea blu e pensavo che, siccome qualche volta l'ho preso anch'io il metrò, volevo precisare che per i colori di linea nelle varie Città del continente si cambia linea e si cambia il vettore, qui non è così? Bene. Quindi, anche se fossero favorevoli tutte le coincidenze, i tempi sarebbero sicuramente più lunghi rispetto all'uso dell'auto. I tempi maggiori, il nostro utente preso a caso, quello di cui parlavamo, quello di Maracalagonis, li impiega proprio con l'uso di urbano nell'effettuare i percorsi dentro Maracalagonis e dentro Sinnai per far salire gli altri utenti. Ecco quindi spiegata la necessità di fare arrivare il metrò fino a Sinnai. Cioè, contesto tecnicamente e fattivamente l'utilizzo di urbano perché urbano mi allunga talmente i tempi che da qui a fare il giro di Maracalagonis e di Sinnai uno è già arrivato in centro. Ecco perché va sostenuto con forza il collegamento con Sinnai, ecco perché quel tappo di un chilometro e mezzo deve saltare. Non è poi così difficile, anche dal punto di vista tecnico esiste di fatto la possibilità di realizzare il percorso. Quindi, mi auguro che il flusso del traffico che da Sinnai porta a Cagliari possa trovare soluzione con questo studio ancora in itinere, se così è, perché altrimenti dovremo continuare, non è che facciamo un dispetto a qualcuno, gioco forza ci dobbiamo arrivare e lo continueremo ad usare, poi se gli altri Comuni saranno beneficiati e soddisfatti nelle loro esigenze e gratificati, ancora una volta Sinnai deve avere pazienza e aspettare il suo turno. In merito al resto del percorso non dovrei esprimermi, per rispetto nei confronti dei cittadini beneficiari, alcune cose, però, proprio non le capisco. Non capisco perché, anziché collegare Sestu con Cagliari, che già si raggiunge in cinque/dieci minuti in auto, Lei dice che dobbiamo decongestionare il traffico delle auto e va bene, però, spendiamo 100 milioni di euro. Le dico che, da Sinnai, vanno molte più auto che da Sestu. Questo è chiaro, non capisco perché per Sestu spendiamo 100 miliardi o 100 milioni di euro e per noi no. Avessimo noi la strada che ha Sestu per Cagliari. Noi entriamo nel budello di Selargius e credo che abbiamo più necessità di Sestu, questo è sicuro. Allora, non si collega invece Sestu con il Policlinico, questo Lei ha detto che si farà, però, di fatto, per quello che posso esprimere, avrei collegato Sestu con il Policlinico e da qui la linea per ogni direzione. Si risparmierebbero dei soldi e si potrebbe realizzare la tratta per Sinnai. Non capisco perché non si collega Quartu

con il Policlinico della Cittadella per poi proseguire con l'aeroporto, Quartu-Pizz'e Serra. C'era questo trattino giallo che Lei ha descritto oggi che, però, di fatto, nel progetto non era indicato. C'era il trattino in giallo che da Gottardo porta a Sestu, ne ha parlato adesso ma non era indicato tra i progetti fattibili e non l'ho visto come copertura finanziaria. Nelle schede non è indicato che è un tratto da realizzare a cura del Ministero.

L'Assessore Broccia chiarisce che è per il semplice motivo che stanno pubblicando la gara. Avrei dovuto essere più chiaro.

Il Consigliere Cocco Giovanni il quale prosegue: ritengo che sarebbe necessario collegare in maniera centrale il Policlinico della Cittadella con Gottardo. Il Policlinico della Cittadella è sicuramente il centro dei servizi più frequentati e di fatto invece sono quelli che sono meno serviti, cioè, d'accordo per le cliniche, tutto quello che si vuole, il Brotzu etc. perché Pizz'e Serra finisce al Brotzu, ma al Policlinico di Monserrato, nella Cittadella Universitaria di Monserrato ci sono presenti tutti i giorni qualche migliaio di persone tra visite pazienti, infermieri, medici, personale, studenti universitari, professori etc., quindi il centro, il fulcro da servire, visto che la Cittadella Universitaria, il Policlinico l'abbiamo decentrato lì, giustamente, ecco partiamo da lì verso le altre diramazioni, mettiamo in condizione gli studenti di Sinnai, di Settimo, di Burcei, di Capoterra di arrivare nella loro destinazione scolastica che è quella più importante, cioè abbiamo impostato i servizi più importanti lì e invece per arrivare lì da Cagliari abbiamo qualche difficoltà. Non voglio ulteriormente occuparmi di problemi su cui non posso incidere ma, da amministratore pubblico, ritengo legittimo poter esprimere il mio pensiero in merito a uno stanziamento di soldi pubblici di questa portata. Tornando a Sinnai, quindi, poiché ho sentito dai componenti della maggioranza che mi hanno preceduto due dichiarazioni diverse ma soprattutto non ho sentito in primis ribadire la necessità dell'essenzialità del collegamento con Sinnai. Satta ha detto che i costi sono molto alti e per ora possiamo aspettare, io dico di no, che non dobbiamo aspettare.

Il Cons. Satta Emanuele afferma di non aver detto quanto dichiarato dal Cons. Cocco.

Il Consigliere Cocco Giovanni afferma: Chiedo a tutti i Consiglieri di votare una mozione nella quale venga espressa chiaramente e con forza, da parte di tutto il Consiglio Comunale, la volontà di inserire l'allungamento della tratta per Sinnai, aldilà di tutti gli altri discorsi, e, cioè, poiché si tratta dello sforzo più breve per la sua distanza chilometrica, nell'importo che ha detto Lei 10/12 milioni di euro a chilometro e, quindi, entro i 20 milioni a chilometro su 320, credo che uno sforzo debba essere fatto. Poiché apprezzo la sua capacità di avere articolato questo progetto e non solo, ribadisco e faccio una mozione, che poi scriveremo e la sottoporremo ai voti, che il Consiglio Comunale deliberi in maniera unanime e con forza la richiesta del raggiungimento della metropolitana nel territorio di Sinnai, visto che il progetto è ancora in itinere e per cui non si capisce perché una fetta del territorio dell'Area Vasta di Cagliari, così importante come Sinnai e Maracalagonis, debba essere tagliato fuori da questo progetto, considerando, appunto che, di conseguenza, è il Comune più svantaggiato nei collegamenti con Cagliari, sulla base delle strade che ci collegano con Cagliari e con la strada a doppio senso che è senza ritoccare da anni. Siamo costretti a entrare dentro Selargius che è il Comune che, tra l'altro, non più di un anno fa, ha minacciato di interdire la circolazione del traffico. per dirottarci fuori direttamente nella 554. Stiamo diventando un Comune tagliato fuori dalla rete viaria. Tra l'altro finirà che qui non ci passa più nessuno perché, con la realizzazione del nuovo tracciato della 554 che passerà tra Settimo e l'incrocio di Selargius, a Sinnai non ci passeranno manco più quelli che dalla 131 deviavano per andare a Villasimius. Non vorrei che una cittadina come Sinnai venisse tagliata fuori dal resto del contesto economico dell'Area Vasta di Cagliari ed ecco perché, dopo, chiedo cinque minuti di sospensione, se i colleghi della minoranza sono d'accordo, per stendere due righe e portarle in votazione. Apprezzo quanto ha detto l'Assessore al Sindaco per attivarsi per vedere i costi, ma penso che i progettisti siano abbastanza ben pagati e che la valutazione dei costi della tratta e dei percorsi se la possono fare loro senza che il Sindaco sia incaricato di quest'onere e di questa incombenza. La volontà deve essere quella di realizzare il tratto e non credo che ci sia bisogno del Sindaco che è sempre disponibile per controllare e verificare se viene portato avanti. Va bene l'incarico totale al Sindaco ma con i progettisti fanno con la volontà politica espressa dalla S.V. nel recepire le nostre istanze.

Il Cons. Deiana Emanuele afferma: Buonasera a tutti. Ringrazio l'Assessore per la sua presenza qui a Sinnai. Apprezziamo molto questo progetto che è stato illustrato quest'oggi e condivido anche alcuni aspetti che Lei ha chiarito sullo sviluppo economico per la salvaguardia ambientale. Vorrei, però, focalizzare un attimino di più questo discorso in quanto, oltre alla mobilità delle persone c'è anche la mobilità delle merci che coinvolge questi progetti che vanno collegati a queste cose, altrimenti rimangono esclusi la salvaguardia ambientale e lo sviluppo economico. Vorrei citare un esempio pratico che riguarda il sottoscritto, il mondo imprenditoriale e il mondo che produce qui in Sardegna. Lei saprà sicuramente che qua in Sardegna, produco liquori ed ho una azienda qui a Sinnai ma il mio caso è personale anche se riguarda un sacco di entità produttive, non si produce un grammo di

vetro, non si produce un grammo di alcol, non si producono i tappi in plastica, non si producono etichette in bobina. Tutte queste merci le portiamo dal nord Italia, dal continente. Cito un piccolo esempio, una bottiglia vuota costa 10 centesimi portarla dal Veneto e rimandarla piena a Milano costa 20 centesimi. Noi siamo veramente svantaggiati con la concorrenza anche perché i colleghi in Sicilia, soprattutto quelli sull'agro-alimentare, mi risulta abbiano l'abbattimento dell'80% sui costi di trasporto. Noi, a parte i prodotti tipici di nicchia, ci troviamo fuori mercato perché, sostenendo queste spese aggiuntive, anche l'alcol costa 20 centesimi a litro per portarlo dal continente, per cui la volevo invitare a prendere atto di queste problematiche che riguardano sempre la mobilità. Mi capita spesso di andare in Sicilia e non so se Lei conosca la problematica di questi altri trasporti con la nave che parte una volta la settimana e, purtroppo, quando un Sardo chiede l'imbarco di un furgone non c'è mai posto perché il tutto lo hanno in mano i trasportatori di orto-frutta di Bagheria. Questa è una vergogna Assessore, è una vergogna, perché devo programmare mesi prima per un viaggio in Sicilia per imbarcare un furgone perché non si trova posto, perché siamo in mano a queste società. Vorrei che Lei intervenisse in questo fatto perché altrimenti, quando mando una pedana in Sicilia a Palermo, fa ridere questa situazione, la pedana parte da Sinnai, arriva ad Olbia, si imbarca per Livorno, da Livorno va a Verona e da Verona su ruota va a Palermo. Credo che non sia una cosa molto logica perché non ci sono collegamenti con la Sicilia e, quindi, lo sviluppo economico e la tutela ambientale viene bruciata da queste cose perché, se non si ha una continuità di collegamenti e di cose il nostro tessuto economico produttivo rimane sempre basso e non riusciamo veramente a essere competitivi con le entità produttive del Nord-Italia. Veramente siamo svantaggiati. La invito a prendere provvedimenti in merito. Approfitto della sua presenza proprio per queste cose. Sempre sul discorso trasporti approfitto perché Lei è qui presente e mi fa molto piacere, si sta verificando che ora i biglietti aerei costano poco Assessore, piccolo particolare è che quando, malauguratamente, hai un chilo in più di bagaglio ti mandano un salasso che, forse, era meglio pagare il biglietto come era prima. La settimana scorsa mi è capitato di pagare 90 euro di biglietto per il bagaglio, avevo qualche chilo in più ma vanno a pesarlo con il grammo. Ho fatto la tratta Verona/Cagliari ed ero di rientro dall'estero. Le chiedo di provvedere, oltre a questi ottimi progetti, a prestare attenzione anche a queste cose. A questo progetto dà il voto favorevole prendendo in seria considerazione il fatto che questa metropolitana leggera arrivi anche nel nostro paese.

Il Presidente del Consiglio Serra Massimo afferma: Grazie Cons. Deiana, è iscritto a parlare il Cons. Nicola Zunnui.

Il Cons. Zunnui Nicola afferma: Buonasera a tutti. Ringrazio l'Assessore Regionale, per la sua partecipazione, la disponibilità e il grosso contributo che ci ha offerto, il Sindaco Sandro Serreli e la Presidenza del Consiglio. E' esperienza ormai comune di chiunque si trovi a viaggiare per il nostro territorio il livello di insostenibile intasamento da traffico raggiunto a causa del trasporto su gomma di persone e merci. Questo è conseguenza sia della vasta dispersione degli insediamenti abitativi e produttivi che di un sistema economico che richiede una grande mobilità di merci: lavoratori e consumatori. Tale situazione è causa di diversi problemi sociali, ambientali, sanitari, economici e paesaggistici, come inquinamento, difficoltà di spostamento per anziani, bambini, ciclisti oppure di sottrazione di territorio agricolo e la sua frammentazione. E' indiscutibile che la situazione attuale riduce la qualità di vita delle persone. Questo stato di cose non è casuale ma deriva da precise scelte fatte negli anni a favore della mobilità individuale e a discapito di quella collettiva. Ancora oggi, molto spesso, le risposte che vengono date ai problemi del traffico sono la costruzione di nuove strade che, invece di risolvere il problema hanno l'effetto di incentivare ancora di più l'uso di automezzi privati. Nello stesso tempo si assumono provvedimenti contraddittori di disincentivo, come le targhe alterne, il bollino blu, il blocco del traffico. Anche se gravemente in ritardo diventa, allora, non più rinviabile la necessità di cambiare strategia. Bisogna puntare sul sistema trasportistico integrato incentrato sul trasporto pubblico come nella maggior parte delle Città europee, come abbiamo visto prima nelle slide, vedi Londra, Parigi, Barcellona, Monaco, ma anche Città Italiane come Torino, Milano, Napoli che, investendo su metropolitane, liberano i centri urbani dal traffico dei mezzi privati. In un contesto del genere, una ferrovia metropolitana, bene integrata con altri mezzi di trasporto sia pubblico che privato, offre una alternativa importante ai soli mezzi di trasporto individuale, è questo il tema di oggi. Come già annunciato in precedenza da noi D.S., nelle dichiarazioni programmatiche, pensiamo che il collegamento alla metropolitana leggera sia ormai divenuta una priorità, visto il congestionamento della strada che collega Settimo San Pietro a Cagliari che, negli ultimi tempi, è salita alla ribalta per i tragici incidenti avvenuti. Con l'adesione alla metropolitana leggera, sicuramente, avremo un miglioramento delle condizioni di viabilità e il collegamento con il centro della Città di Cagliari avverrà in tempi sicuramente più consoni. Soprattutto incominceremo, nel piccolo, a rispettare quei parametri che il protocollo di Kioto ci richiede vedendo un miglioramento anche nelle condizioni di inquinamento e, soprattutto, entreremo anche noi nell'ottica della programmazione dell'Assessorato Regionale all'Ambiente sull'ottimo lavoro che sta conducendo e portando avanti in materia. In attesa che si realizzi il progetto, che prevede all'ingresso della Pineta una fermata della metrotranvia, progetto questo sul quale abbiamo creduto da tempo e, oggi, siamo contenti di sentire dal suo discorso e dal Sindaco, se è fattibile, proponiamo un

collegamento con la stazione di Settimo tramite il bus Urbano. Dare la possibilità a tutti i cittadini di raggiungere per questo periodo la stazione di Settimo sia da Sinnai ma, allargando il raggio urbano anche a Maracalagonis, significa non solo permettere ai nostri concittadini di raggiungere il centro di Cagliari e tutta la rete metrotranviaria lontani da ingorghi di traffico ma anche abituarci all'uso di questo mezzo che da qui al completamento dell'opera avremo anche a Sinnai. Ci crediamo a questo progetto e aderiamo con un contributo importante impegnandoci, già da ora, ad utilizzare il bus urbano a supporto e integrazione della metropolitana, coinvolgendo, in questo sistema progetto, non solo Sinnai ma anche il Comune di Maracalagonis, dirottando così il pendolarismo, che oggi dai nostri centri si riversa sulle strade, intasandole, verso la metropolitana di superficie dell'Area Vasta. Tutto questo permetterebbe al cittadino di avere un servizio più fluido e soprattutto più funzionale con beneficio di tutti.

Il Presidente del Consiglio Serra Massimo afferma: E' iscritto a parlare il Cons. Orrù Andrea e a seguire il Cons. Orrù Alessandro.

Il Cons. Orrù Andrea afferma: Grazie Presidente, ringrazio anch'io l'Assessore della sua presenza e per averci illustrato l'argomento all'ordine del giorno. Per l'importanza dell'argomento, anch'io volevo dare il mio contributo data l'importanza dello stesso. Chi mi ha preceduto ha fatto una attenta analisi della situazione, sia da un punto di vista del traffico veicolare, sia dalle esigenze che dai vantaggi che si avrebbero se arrivasse la rete della metrotranvia sino a Sinnai che, ormai, rappresenta un polo importante dell'Area Vasta di Cagliari. Devo dirLe, Assessore, che qualche preoccupazione ce l'ho dal momento che non vedo nel progetto, che oggi viene portato all'attenzione, quantomeno indicata la linea che dovrebbe collegare Sinnai. Non so se questo poteva già essere inserito nell'attuale progetto, però, non ho motivo di ritenere che ciò non avverrà, come Lei ha prima illustrato nei tempi successivi, però, anche per deformazione professionale, l'avessimo visto già indicato fin d'ora, saremmo stati un pochino tutti più tranquilli. La giustificazione dell'inserimento di un centro abitato come Sinnai fin da un progetto che oggi ci viene posto all'attenzione, è stato in parte ricordato, è dovuta anche alla importanza che Sinnai sta assumendo all'interno dell'Area Vasta di Cagliari, sia in termini di numero di abitanti, sia in relazione alla sua entità territoriale che è di una certa rilevanza. Ma, più che addentrarmi negli aspetti tecnici, sui quali non sono particolarmente ferrato e nell'evidenziare anche gli aspetti, come ho detto prima, di una ricaduta positiva, da un punto di vista veicolare, di una simile iniziativa, vorrei sottolineare alcuni altri aspetti a cui, in particolare Lei, Assessore, ha fatto cenno nella sua relazione, perché ha riferito che il progetto porterà delle ricadute anche dal punto di vista dello sviluppo economico e dell'ambiente. Sono due argomenti veramente importanti. Noi, ribadisco, abbiamo sempre sostenuto che Sinnai ha un'importanza fondamentale per l'Area Vasta di Cagliari. L'offerta che Sinnai può dare, con il suo territorio e con l'ambiente, anche per l'Area Vasta di Cagliari è una offerta che, secondo me, è insostituibile all'interno della stessa Area Vasta. Abbiamo sempre sostenuto, le dico la verità e mi permetto di fare una piccola critica anche all'Amministrazione di Sinnai che, in effetti, probabilmente, ha trascurato una progettazione di uno sviluppo economico più preciso e specifico che tenesse conto della valorizzazione di quelle che sono le specificità dell'ambiente e del territorio sinnaese, però, questa è una occasione importante, perché, se lo scopo del progetto è anche, come Lei ha riferito, di valorizzare e incentivare lo sviluppo economico o comunque quelli che sono i disegni economici dei centri dell'Area Vasta di Cagliari e soprattutto l'ambiente, ebbene, Assessore, lo sviluppo economico dell'Area Vasta non può prescindere da un coinvolgimento diretto anche di Sinnai. Non possiamo non tener conto di un centro così importante, ed ecco perché, l'approvazione di un progetto e l'inserimento di Sinnai nel progetto della metrotranvia, consentirebbe, è stato anche in parte riferito, la circolazione delle merci, però, su specifici settori importanti per l'Amministrazione, teniamo conto che la stessa Amministrazione Regionale ha tenuto in particolare considerazione lo sviluppo delle aree più interne in relazione ai maggiori agglomerati urbani. L'approvazione di un simile progetto potrà costituire uno stimolo o, quantomeno, una occasione importante, perché centri come Sinnai, in determinati settori importanti come il settore turistico, possano giocare un ruolo decisivo. Ecco perché mi auguro, ripeto mi sarei aspettato che il progetto coinvolgesse direttamente Sinnai e così era sembrato inizialmente come era stato posto nella progettazione da parte dell'Amministrazione comunale, che fosse inserito fin d'ora nello schema di progettazione. Spero che questo venga portato avanti con forza da parte dell'Amministrazione. Per quanto ci riguarda siamo certamente favorevoli a un simile progetto, però, naturalmente, è un voto favorevole ma occorrerà essere vigili perché l'Amministrazione porti avanti un discorso che veda Sinnai coinvolta in prima persona e si faccia anche portavoce degli interessi dei cittadini di Sinnai per vedere la cittadina inserita in un progetto così importante. Sottoscrivo quanto ha detto, prima di me, il Collega Cocco, perché è importante, quanto meno, visto che la cittadina di Sinnai non è inserita nella carta del progetto, che ci sia un impegno, fin d'ora, affinché tra i primi interventi che dovessero essere finanziati successivamente, ci possa essere quello del coinvolgimento del collegamento di Sinnai con Settimo.

Il Presidente del Consiglio Serra Massimo afferma: E' iscritto a parlare il Cons. Orrù Alessandro.

Il Cons. Orrù Alessandro afferma: Grazie Presidente, anch'io mi unisco ai ringraziamenti dei colleghi per la presenza dell'Assessore Broccia. Il mio intervento, però, è sicuramente critico perché, lo ha richiamato all'inizio del suo intervento l'Assessore Broccia, sino ad ora stiamo discutendo di una idea che non è poco ma, non è tanto. Il progetto che ci viene proposto è un progetto condivisibile per il semplice fatto che, comunque, è l'inizio e il prologo di qualcosa che dovrebbe essere più grande e più vasto, visto che parliamo di Area Vasta, ma che non ci coinvolge direttamente. Non egoisticamente, ma prendendo atto che noi, comunque, siamo i rappresentanti di chi ci ha eletto e della nostra comunità, siamo decisi, come hanno ribadito i colleghi dell'opposizione che mi hanno preceduto, a esprimere una posizione più forte nel voler chiedere, all'Assessore qui presente, di inserire direttamente e immediatamente, all'interno del progetto anche la Comunità di Sinnai. Credo che la casa che richiamava nel suo esempio l'Assessore Broccia, la casa che vuoi tu, diceva, insomma, tutti vogliamo fare una casa però bisogna vedere come la si farà. Questo significa che, poi, le decisioni che verranno prese non dipenderanno certamente da noi ma, noi, questi mattoni vogliamo contribuire a comporli e vorremmo avere anche una stanzetta all'interno di questa casa, Assessore Broccia. Il mio intervento è critico perché, comunque, è un dibattito politico e, nel dibattito politico, richiamo, invece, una azione che, secondo me, è stata rinunciataria da parte di questa maggioranza perché, questo è documentabile, attraverso la stampa diversi esponenti di questa maggioranza, in passato, hanno espresso una posizione abbastanza riluttante, se non rinunciataria, preferivano puntare su una strategia diversa, quella che passava attraverso una strada di circonvallazione che, naturalmente, è importante ed è fondamentale, ma non passava, invece, attraverso questo progetto di metropolitana leggera che, invece, ci proietta anche in un futuro prossimo, in maniera magari anche tecnologica, più vicina sicuramente al Capoluogo. Quindi mi spiace che, in passato, ci sia stata una posizione rinunciataria da parte di questa maggioranza. Questo si può vedere anche dalla proposta di delibera di oggi per il Consiglio, nella quale è scritto che nel tavolo di paternariato, nonostante l'approvazione di un sistema complessivo che coinvolge un'Area Vasta, Sinnai è ritenuta marginale. Questa, secondo me, è la conclusione, è il segno del fatto che allora, la politica, non ha espresso una posizione più chiara e più forte, perché la politica è confronto, è capacità anche di intervenire e di influire insieme sulle decisioni. Credo che in quel frangente Sinnai, come Amministrazione politica, non è stata capace di imprimere quella positività che doveva avere per poter essere protagonisti di questo progetto di Area Vasta. Questa è, per adesso, una idea alla quale l'opposizione Consiliare aderisce, perché è il presupposto per poter poi far parte di questo progetto, però, anche i colleghi che mi hanno preceduto hanno fatto presenti quali sono i problemi, la Sardegna è la terra delle incompiute perché ci sono tanti propositi e tante idee ma, di fatto, dal punto di vista dei trasporti, siamo terzo mondo. Tengo in grossa considerazione quello che ha detto il Consigliere della maggioranza Deiana perché ha parlato di disparità di trattamento, anche attraverso i nostri concittadini isolani della Sicilia, per esempio, noi dobbiamo abbattere, per poter competere sul mercato di qualsiasi genere, i costi dei trasporti e, su questo, approfittando anche della sua presenza, ovviamente, è necessario incidere perché se noi Sardegna vogliamo essere competitivi anche a livello europeo, perché oggi parliamo di Europa non più di Italia, i costi da abbattere sono anche quelli dei trasporti, degli imprenditori, perché qua ci sono tante intelligenze, non solo a Sinnai ovviamente, parlo della Sardegna, che hanno la necessità di avere che cosa? Le infrastrutture. Senza le infrastrutture non andiamo da nessuna parte. Grandi propositi ma le basi non ce le abbiamo, quindi, nel condividere alla fine l'idea della metropolitana, come ha chiesto prima il Consigliere Podda ed ha ribadito fortemente il Consigliere Cocco, chiedo che il Consiglio e non solo il Sindaco, che è l'organo di rappresentanza massimo, abbia ed esprima una posizione forte attraverso una mozione per poter inserire al più presto Sinnai in questo progetto.

Il Presidente del Consiglio Serra Massimo afferma: Non ho altri iscritti, formulo l'invito al Consiglio ed ai Consiglieri se ci sono interventi prima di dare la parola all'Assessore Broccia, per una sintesi.

Il Consigliere Zedda Celeste il quale afferma: ... importante nell'economia del territorio, nonostante l'interesse di questa comunità sia definito e certamente marginale nella realizzazione di un progetto di infrastrutturazione primaria di un territorio che è comunque vissuto anche da questa comunità. Mi pregio di osservare, al di là dell'opportunità offerta a questo Consiglio di esprimersi su un intervento di infrastrutturazione, che non è così ricorrente un intervento della Regione in progetti che riguardano l'Area Vasta di Cagliari. A oggi è chiaro che ci ritroviamo a discutere di un problema sul quale ci sono dei ritardi colpevoli da parte della politica. Da parte della Pubblica Amministrazione, ovviamente, intervenire in un settore, come quello viario, dei trasporti, dopo anni di attenzione dedicata probabilmente a un sistema diverso, anzi, certamente, dedicata ad un sistema diverso. Oggi, trovare delle soluzioni accomodanti è sempre più complicato e, probabilmente, decisamente anche molto più oneroso. Debbo dire, a proposito, che mi ha colpito l'osservazione, nella relazione di introduzione, da parte dell'Assessore, circa l'esistenza di risorse significative sempre a disposizione della Regione e il problema, ovviamente, atteso che questo è vero, è quello di una corretta spendita di queste risorse. Corretta spendita nella quale, evidentemente, anche in una predisposizione dei piani di intervento e di studio dello sviluppo del territorio vasto, questa Regione ha provveduto, anche ultimamente, finanziando i Piani Strategici Comunali e mettendo a disposizione dei Comuni delle risorse straordinarie, anche nell'importo, a seguito di un'analisi, anche di dettaglio, di queste necessità esposte, a

predisporre un piano unico di sviluppo regionale al quale e, all'attenzione del quale, tutte le Amministrazioni locali, in un disegno decisamente più ampio e unicomprendivo, sarebbero state chiamate. Beh, anche in questo caso, tenuto conto che le risorse erano ingenti, evidentemente, il risultato non altrettanto, e, nell'economia dell'intervento del trasporto o del sistema dei trasporti, è chiaro che la valutazione economica che deve essere fatta, circa la valutazione sui costi e i benefici conseguenti dalla spendita di queste risorse, perché la realizzazione di un progetto di infrastrutturazione primaria, come quello dei trasporti, richiede risorse significative. Immagino e credo che l'Amministrazione Regionale, con l'ausilio degli Enti Locali, abbia anche valutato l'impatto e il ritorno da un punto di vista economico. Per cui, è evidente che in un primo momento, probabilmente, non ci sarà quella risposta che giustifica la spendita di risorse così significative. D'altra parte un'esperienza non positiva l'abbiamo vissuta anche a livello locale, perché nella messa a disposizione della comunità nel suo complesso, che ormai ha raggiunto una dimensione da un punto di vista fisico, significativa, esiste un problema di mobilità anche interna e, attraverso dei finanziamenti Regionali, la nostra Amministrazione e questo Consiglio ha deliberato da tempo, ormai già da più di due anni, un sistema di trasporti interno che, evidentemente, non ha dato dei buoni risultati e suscita delle considerazioni negative da parte della comunità nel suo complesso. Questo, ovviamente, porta anche l'organo politico più rappresentativo di questa comunità e, quindi, il Consiglio Comunale, ad affrontare con una certa preoccupazione interventi di natura economica così significativi, che impegnano, oltre che il Consiglio Comunale, anche l'immagine della Pubblica Amministrazione. In questo caso è chiaro che siamo chiamati ad esprimerci circa l'opportunità di una infrastrutturazione estremamente significativa, che, però, per osservazione dello stesso tavolo di paternariato, è evidente che considera la tratta Settimo-Sinnai marginale nell'economia del progetto perché è evidente che, quel tratto, può trovare una realizzazione se il tratto precedente viene infrastrutturato e quindi realizzato, ma, nell'economia complessiva, ovviamente. L'Assessore ha anche esposto quelle che sono le difficoltà e i tempi, che, in Italia, sono così singolari nella loro realizzazione. Non escludo che la tratta San Gottardo o come si chiama, questo nome altisonante, che, per quanto ci riguarda, da un punto di vista fisico è così vicino e molti di noi lo hanno percorso anni fa quando della mobilità, ma solo ed esclusivamente sotto l'aspetto prevalentemente economico, aspetto che credo non sia secondario neanche in una valutazione di questo tipo, perché stanno tornando i tempi nei quali credo che dovremmo osservare con maggiore attenzione l'economia dello spostamento, perché è sempre più insistente una difficoltà di natura economica che sta già portando e porterà sempre di più le famiglie a valutare con grande attenzione il costo dello spostamento. In questo senso è evidente che un sistema di infrastrutturazione di mobilità nell'Area Vasta Cagliariatana è estremamente significativo, certamente da un punto di vista ambientale, ma soprattutto, dico e sostengo, da un punto di vista economico. Il costo dei carburanti, il costo di manutenzione dei mezzi di locomozione, il costo di gestione dei mezzi stessi porterà le famiglie a valutare con grande attenzione il costo della mobilità, il costo del trasporto. Quindi, bene fa la Pubblica Amministrazione nel suo complesso e, in questo caso, l'istituzione regionale, a prevenire, per quanto possibile, inseguendo delle necessità che non sono di oggi ma appartengono al tempo passato, destinando delle risorse che mi auguro possano essere capienti ed esaustive per un problema che mai è stato affrontato con la determinazione e la finalizzazione che, invece, l'importanza di questi problemi o dei problemi che derivano da un corretto approccio nei confronti di questo sistema, ne derivano. Non vorrei, tenuto conto di quelli che sono i tempi e tenuto conto del mettere le mani avanti da parte dell'Assessore che, giustamente, tenuto anche e ulteriore conto della difficoltà procedurale, da un punto di vista burocratico, di tutti questi meccanismi, che, vivendo continuamente, anche in questo caso, un tempo di tipo elettorale, questi impegni così poco compiuti e poco definiti non portino con sé un po' di sapore elettorale. Sarebbe un'ulteriore disillusione nei confronti di una comunità e di un popolo, quello Sardo, che, spesso, e non solo da una parte politica, ma delle componenti politiche in generale, ha dovuto sopportare delle promesse o delle ipotesi di lavoro, definiamole in questo modo, che si sono rivelate fallaci. Aggiungo che, per quanto riguarda la corretta spendita delle risorse pubbliche, sempre di più gli organi di controllo esprimono delle parole di grande preoccupazione circa l'approccio nei confronti del sistema economico delle Pubbliche Amministrazioni. Questo vuole essere anche, non un monito, per carità, non sono certamente in condizioni di richiamare nessuno, però, lo rivolgo a me stesso prima che agli altri, poiché, anche dai giornali si legge un approccio qualche volta sufficientemente, ma preoccupantemente, stravagante da parte di chi ha ruoli importanti nella gestione della Pubblica Amministrazione sull'utilizzo di risorse pubbliche anche ingenti e suscitando delle reazioni riprovevoli anche da un punto di vista morale. Si augura che ognuno di noi, nei limiti dei ruoli che ognuno svolge all'interno della Pubblica Amministrazione, diventi momento di esempio positivo, piuttosto che momento di critica all'indirizzo di altri. Grazie.

Il Presidente del Consiglio Serra Massimo afferma: Grazie al Cons. Zedda, credo di dover dare la parola all'Assessore Broccia che potrà chiudere con una sintesi i contributi e gli apporti che sono emersi in questo dibattito, poi, la conclusione al Sindaco di Sinnai. Ho il dovere, lo faccio volentieri, non mi sono mai tirato indietro, credo di dover ringraziare l'intero Consiglio, tutti i gruppi Consiliari, la Giunta, il Sindaco, l'Assessore Broccia che abbiamo già ringraziato e lo ringrazieremo anche in conclusione dei lavori. Un ringraziamento al Consiglio per la capacità dimostrata nell'aver saputo affrontare un dibattito e un confronto su un tema

particolarmente importante per questo territorio, con assoluta compostezza, pacatezza, contributi sicuramente positivi e credo che non abbiamo fatto altro che assolvere al nostro dovere. Do la parola all'Assessore Broccia.

L'Assessore Broccia Sandro afferma: Grazie, brevemente, prima di tutto per ringraziare ancora voi, il Sindaco e il Consiglio per l'invito e l'opportunità che mi è stata data. Alcuni degli interventi che si sono susseguiti hanno dimostrato che c'è bisogno che ne parliamo perché c'è, e non può che essere così, perché l'informazione non è arrivata nello stesso modo a tutti e probabilmente per un difetto di chi ha informato. Ricordo, semplicemente, che noi questa scelta strategica l'abbiamo presentata ai Sindaci ai primi di febbraio. Ricordo che questa scelta strategica si è cominciata ad abbozzarla nel 1996 dall'allora Giunta Provinciale, se poi per dieci anni questa roba si mette in un cassetto, ce la dimentichiamo o facciamo finta di dimenticarcela e poi qualcuno, più o meno fesso la tira fuori, comincia a discuterne con i Sindaci, nel giro di un mese facciamo un incontro e nel giro di un altro mese facciamo gli incontri con i Consigli Comunali, beh, andate a prendervela con chi, per dieci anni si è tenuto nei cassetti questa roba qui. Questa roba qui non era un progetto, non era un prestudio di fattibilità, se c'è qualche tecnico mi corregga, chiedo venia perché non sono esperto, però non era neanche uno studio di fattibilità, dico che era un qualcosa che poteva portare a uno studio di fattibilità. Non sono andato a indagare quanti soldi si sono spesi per fare questa roba qui ma qualcun altro l'ha lasciato nel cassetto e siccome sull'onestà delle persone siamo tutti sicuri, per me, moralità significa non sprecare i soldi in questo modo, per me moralità, da persona politica, anche da persona in questo momento faccio politica e lo faccio da tre anni e mezzo, lo farò per un altro anno e mezzo, poi tornerò a fare altro. Per me, in questo momento, moralità significa utilizzare bene le risorse pubbliche, non rubare, perché per me è scontato che non si debba rubare. Non è nessuna scelta imposta, scusate, ma l'avete dimostrato voi che non è nessuna scelta imposta, non solo perché ne state discutendo, non solo perché adatterete una delibera, spero con il più ampio consenso possibile, dove decidete, posso metterla in questi termini, va beh ci interessa, andiamo a vedere, ci pare una cosa utile, etc., adesso la sto diminuendo ma, naturalmente, non la penso in questo modo qua, ma per le stesse motivazioni e argomenti che avete tirato fuori. Questa è una scelta strategica che, come Amministrazione Regionale, che deve decidere come investire qualche centinaio di milioni di euro nell'ambito della mobilità dice: proviamo a vedere cosa ne pensano le comunità interessate nell'essere investite in questo modo qui. Non c'è uno studio, a questa roba che oggi decidete e altri, spero, decideranno, dovrà seguire uno studio di fattibilità, poi dovrà seguire un progetto preliminare, poi il progetto definitivo, poi, forse il via, perché sono sicuro che ormai il via c'entra dappertutto, poi il progetto esecutivo, poi la gara d'appalto etc. E' tutto da fare, è tutto da fare e se non siamo nemmeno allo studio di fattibilità figuriamoci se abbiamo deciso di fare viale Marconi piuttosto che via San Benedetto, via Grazia Deledda piuttosto che qualche altra via. E' scontato, è quasi da bambini ricordare che, se vogliamo, e poi ribadirò l'impegno che assumo su quello che mi avete chiesto a partire dal Sindaco che lo ha chiesto il primo Febbraio. Il primo Febbraio gli Amministratori di Sinnai e di Sestu chiesero due cose: Sestu cambiare percorso, qualcuno l'ha citato, Sinnai la questione del collegamento. È stato chiesto lì, nella prima occasione in cui si è parlato di questo argomento che è stato il primo Febbraio, aldilà degli incontri fatti nel mio ufficio per provare ad approfondire, etc. è stata sollevata questa questione qui. Quindi la questione è che è tutto da fare. Per fare qualcosa che è in più a questo, compreso Capoterra, compreso il Poetto, dobbiamo fare i conti con i soldi. Fare la cosa al Poetto significano 120 milioni. Arrivare a Capoterra significano due o trecento milioni, tanto per essere chiari, con uno stagno, con una situazione ambientale da attraversare che è un po' delicata, presumo, aldilà di come la pensiamo ha la sua delicatezza. Qualsiasi cosa di diverso pensiamo da questo, rispetto a questo, ha bisogno che chi lo propone deve condividere questo. Il collegamento con Sinnai non può prescindere da questo, non può prescindere, questo è il mio parere ve lo dico in maniera molto chiara, se noi non riusciamo a fare questo in senso che deve essere esecutivo e poi pensiamo al resto, se noi decidiamo di fare questa scelta, credo che non sarà difficile, lo ribadisco, trovare quei 10/15 milioni o quanti serviranno per fare il collegamento per Sinnai. Trovare, oggi, quelli, senza pensare di svilupparla in questo modo, ribadisco come linea strategica, non dove passa o dove non passa, non serve a niente ed io mi oppongo a decidere di finanziare Settimo/Sinnai se non per quanto possa servire la mia opposizione, se non andiamo prima a condividere, come comunità, questo progetto. Voi conoscete più di me il Presidente alla Regione, più di me forse no, ma il Presidente alla Regione è uno che perde tempo in chiacchiere se la decisione fosse nelle nostre mani? Una decisione di questa roba non è nelle nostre mani, noi abbiamo i soldi che è importante, però, se voi non decidete queste cose, noi non possiamo fare niente, quei soldi li utilizzeremo magari per fare un altro pezzo di metropolitana a Sassari, magari per elettrificare l'aeroporto Alghero/Sassari, non lo so, tutte idee su cui ci siamo soffermati. Se i Comuni, ma non il Comune di Sinnai e neanche quello di Settimo, perché, che il Comune di Settimo decida o no, quel pezzo di elettrificazione lo facciamo, ma se il Comune di Quartu, il Comune di Cagliari, il Comune di Sestu, il Comune di Elmas, i Comuni interessati al nuovo tracciato di ferrovia non lo condividono, non possiamo fare niente, per questo serve una presa di posizione di questo tipo. Ecco perché dico che del collegamento con Sinnai se ne deve parlare, deve essere approfondito, ecco perché dico che, anche dal punto di vista tecnico, bisogna farci aiutare da qualcuno a fare due conti. Non c'è nessun progettista pagato per fare questa roba qua. Questa roba non è costata, non sto parlando di quello che ha fatto la Provincia dieci anni fa e poi messo nel cassetto. Questa roba qui non è costata cinque

centesimi di euro alla Regione, proprio perché non è un progetto, lo sottolineo, lo ribadisco, lo ridico, non è un progetto, è una idea. Abbiamo immaginato i percorsi nelle vie che abbiamo individuato, facendoci aiutare dalla sezione trasporti dell'Università di Cagliari con cui collaboriamo su altre questioni. Questa roba, dal mese di agosto è pubblicata nel Piano Regionale dei Trasporti che la Giunta ha approvato in schema preliminare e andrà ad approvare, adesso, in maniera definitiva, la legge prevede che lo metti a disposizione di tutti quelli che sono interessati, che raccogli tutte le indicazioni che vengono, che le discuti, che lo confronti pubblicamente e poi lo approvi definitivamente. Questa roba qua voi la trovate, non con questi disegni, perché è lo schema tecnico degli orizzontali e verticali, non so se avete presente come viene rappresentata una metropolitana a Roma, non la cartina, le linee, sono linee orizzontali e linee verticali. Lo trovate, è una idea. Abbiamo i soldi per farlo e ce li abbiamo per il semplice motivo che quei soldi della mobilità noi stiamo decidendo: spendiamo per la mobilità, investiamo sui treni per accorciare i tempi di percorrenza. Questi treni, per cui stiamo facendo il bando di gara, ci dovrebbero consentire abbattimenti significativi nella Cagliari/Sassari, nella Cagliari/Olbia e nella Olbia/Sassari, comprare un treno costa meno che fare un viadotto dove far passare il treno per accorciare di dieci chilometri. Abbiamo visto, verificheremo le prove pratiche tra due settimane, che un treno che ha certe caratteristiche ci consente di ottenere quell'obiettivo senza interventi infrastrutturali, noi avevamo programmato 500 milioni di interventi infrastrutturali sulla rete ferroviaria Sarda, se quel risultato lo otteniamo con treni adatti a correre di più, quei soldi non li spenderemo, ne spenderemo una minima parte per fare qualche miglioria ed ecco che si sono liberate "risorse" che pensiamo di spendere in questo modo. Non c'è nulla di deciso, al punto tale che la decisione è nelle vostre mani non nelle mani della Giunta Regionale o del Presidente alla Regione, perché senza il vostro consenso, ma non per concertazione, la concertazione non c'entra è che la decisione del tracciato di Quartu, di Elmas, di Sestu o di Cagliari è competenza della Giunta e del Consiglio Comunale di Quartu, di Elmas, di Sestu, di Cagliari. La Regione non può fare assolutamente niente da questo punto di vista. Quindi, andiamo a vedere questo ulteriore collegamento. Cominciamo ad andare a capire quanto può costare, non chiedo che chiamiate un progettista per farvi fare una cosa, non serve farlo a questo livello, quella è campagna elettorale, sono marchette che si danno, quanti progettisti abbiamo pagato in Sardegna in questi decenni, quanti progettisti abbiamo pagato in Sardegna, non serve quello. Serve un tecnico che può essere di FDS, che fa questo mestiere pagato dallo Stato, in questo momento, in attesa che lo pagheremo noi, quando passeranno a noi, ci può aiutare a individuare il percorso, andare a vedere le lunghezze e a dire servono 10 milioni, ne servono 15, ne servono 20 perché, forse, serve una sottostazione elettrica per portare l'elettricità, tecnicamente non lo so, questo chiedo che il Sindaco possa fare. Alla luce di quel risultato facciamo una battaglia, se il progetto complessivo è condiviso non solo da Sinnai, ribadisco, per trovare le risorse sarò io a dirvi dove le trovate, perché ci sono le risorse e se ci sono le risorse servono le scelte. Il fatto che ci siano le risorse non significa che è automatico, a disposizione di tutti, ci sono le scelte, qualcuno ritiene prioritario questo, altri riterranno prioritario altro, li bisogna lavorare come succede nella politica, questo è, ecco perché non centra assolutamente niente, le assicuro che non centra assolutamente niente. Finisco, sono andato molto in fretta. La questione non si ferma a Settimo, ma, l'ho detto, va fino ad Isili, non con l'elettrificazione che costerà poco o molto, costa quasi un milione di euro a chilometro l'elettrificazione non è poi così pochissimo, ma noi non abbiamo bisogno di elettrificare fino ad Isili, mi pare di averlo detto, abbiamo bisogno di mettere il treno in quella linea che possa arrivare sino a Cagliari senza rottura di carico con nessuno. E' chiaro che la rottura di carico c'è non se cambi colore, si capisce perché se da Settimo vai a Cagliari e devi andare a Cagliari sali sul treno, quando elettrificheremo e arriverai a Cagliari, se dovrai andare al Policlinico, non so come sarà organizzato dal punto di vista dei servizi, può capitare che li fai una rottura di carico per prendere il treno che magari è a Gottardo e deve andare al Policlinico, tutti siamo stati nelle grandi Città, uno che vuole muoversi a Roma per andare da un posto all'altro, qualche volta deve cambiare tre o quattro volte metropolitana o autobus metropolitana. Magari dobbiamo abituarci a queste cose qui e magari dobbiamo pensare che se ci riempiamo la bocca di mobilità, di rispetto dell'ambiente, dei costi, le cose che avete detto e che io condivido quanto voi, dobbiamo capire che non esiste quella organizzazione che ti prende sotto casa tua e ti porta nella sedia della tua scrivania, non esiste, trasportisticamente questa roba qui non esiste. Significa prendere un autobus per andare a un treno, prendere la macchina per andare a un treno, oppure prendere un treno per arrivare in Città e dalla piazza Matteotti prendere l'autobus che ti porta da qualche parte. Badate, la questione è così decisiva che sul problema dei servizi che mancano a Cagliari, non è vero che a Cagliari mancano i servizi. I servizi a Cagliari ci sono. Il problema è un altro: quale priorità diamo a quei servizi che ci sono rispetto a chi utilizza il mezzo privato. La linea 1 a Cagliari passa ogni cinque minuti e vi assicuro, non dipende da me, non è merito mio perché noi diamo i soldi e il Comune e l'Azienda CTM, che è del Comune e in parte della Provincia, esegue. Non sono io che detto le regole, io do solo i soldi, però vi assicuro che l'uno passa ogni cinque minuti. Il problema è che se l'uno è considerato come la mia auto privata è chiaro uno che prende l'1 ci metterà mezz'ora/tre quarti d'ora ad andare da un'altra parte. Quando prendo l'autobus per andare in Assessorato, esco da casa mia alle 7,30, se vado in autobus, come mi capita qualche volta di fare, arrivo alle 8,10, abito a Monreale e vado a via Caprera dov'è l'Assessorato ai Trasporti, se vado con la mia macchina ed esco alle 7,30 arrivo all'Assessorato alle ore 7,50 perché dovrei prendere il pullman? E' chiaro che vado in macchina, infatti nove volte su dieci vado con la mia macchina. Questo perché non posso stare

quaranta minuti sopra un pullman. Perché sto quaranta minuti, perché per quel pullman non c'è un chilometro o un metro di corsia preferenziale, perché quel pullman non ha la precedenza ai semafori etc. è chiaro che allora la gente preferisce andare con la sua macchina, hai la musica che vuoi, sei solo e non hai la rottura appena svegliato, fra l'altro, di chi ti vuole parlare, di chi vuole commentare la politica, il Cagliari, la Juventus o chi volete. E' "meglio l'auto" e allora è questa la scelta o diciamo che siamo per la mobilità collettiva e però siamo conseguenti alle cose che diciamo oppure diremo questo fra dieci anni, sicuramente non io, ci sarà qualcun altro che, forse, ritroverà questo progetto dentro un cassetto, si troverà qualche centinaio di milioni di euro da investire, non ci sarà neanche l'attuale Sindaco perché se fa due mandati poi dovete cambiare anche qui e ci sarà qualcuno che racconterà le cose con la foga, con la capacità o incapacità che sto dimostrando io. Allora la questione non è elezioni, la questione è coerenza. Per me politica è coerenza, politica è che se dici una cosa non la fai, perché poi io dico delle cose e poi non sempre riesco a farle, però, lavoro per farle e poi vengo e spiego, l'ho fatta oppure non l'ho fatta per questo motivo o per quest'altro motivo. Allora vi dico rivediamoci qui fra sei mesi, alla fine di quest'anno o quando volete voi perché siamo sempre in elezioni in questo paese, quindi, quando volete voi, proverò qui a spiegare cosa ho provato a fare, se sono riuscito a fare qualche passo in più vi dirò cosa ho fatto e vediamo quali sono i passi successivi, se non ce la farò a fare, proverò a spiegarvi perché non ce l'ho fatta. Sono sicuro che non mancherà l'impegno mio, di Soru e di questa Giunta per portare avanti l'idea, la scelta strategica che vi abbiamo sottoposto. Finisco davvero con la questione delle merci. Badate, ne approfitto, apriamo un altro dibattito e lo faremo un'altra volta, però, lo dico e non è casuale se lo dico, o noi ci liberiamo di Tirrenia, perché Lei non l'ha citata ma, quel collegamento lo fa Tirrenia e per fare quel collegamento insieme ad altri Tirrenia percepisce un contributo dello Stato che è pari a 50/60 milioni all'anno. O tiriamo fuori Tirrenia e facciamo quello che prevede la Commissione Europea, gara internazionale, imposizione degli obblighi e decidiamo noi di quali collegamenti abbiamo bisogno, con quali prezzi di biglietto, quanto dedicare alle merci e quanto dedicare ai turisti. E' difficile anche questo perché abbiamo una grande opposizione anche nel Governo Nazionale, anche a livello Nazionale. A me fa stizza che in Sardegna, che a Cagliari, che in questa Provincia, che in questo territorio stiamo ancora lì a discutere se Tirrenia deve restare oppure no. Questo, e qui torniamo alla coerenza della politica, parlare di problemi dei trasporti delle merci significa avere il coraggio di prendere e assumere le decisioni conseguenti, deve finire il monopolio di Tirrenia, solo così noi potremmo provare a migliorare il trasporto merci che abbiamo in Sardegna perché se no siamo schiavi di quella situazione e di chi decide per conto suo perché la Regione, ci sono tre anni e mezzo, ho incontrato due volte Pecorini, sono andato a trovarlo io perché lui mi ha detto chiaramente che non sarebbe venuto a Cagliari a incontrare me, e ogni volta che sono andato a chiedergli qualcosa lui mi ha detto: Lei può parlare di me di quello che vuole ma come organizzo i servizi in Tirrenia lo decido io perché sono responsabile io.

Il Presidente Serra Massimo ringrazia Assessore per la passione e l'entusiasmo che ha accompagnato il suo intervento. Preannuncia che adesso il Sindaco farà la replica, la conclusione del dibattito e poi si passerà alla votazione.

Il Sindaco Serreli Sandro il quale afferma: Grazie Presidente, molto brevemente anche perché credo che il dibattito sia stato veramente importante e abbia affrontato l'argomento come esso merita. Noi oggi stiamo parlando, l'ha detto l'Assessore, è inutile che lo ripeta, di una idea di progetto, una idea. Devo aggiungere, questo lo dico io, credo che sia anche una sorta di novità in questo senso, infatti abbiamo avuto anche altre esperienze di proposte portateci all'attenzione dalla Giunta Regionale che non avevano questa connotazione. Erano idee, forse un po' più compiute, anzi quasi già determinate, dove poi le Amministrazioni locali sono state chiamate ad esprimersi. In questo caso no, in questo caso c'è un'idea, un'idea strategica sulla mobilità. Un'idea, secondo me, straordinaria, che è destinata, l'abbiamo sentito poco fa anche dall'Assessore, a stravolgere completamente, a rivisitare completamente tutto il sistema della mobilità dell'Area Vasta di Cagliari, non solo quella su ferro, su ferrovie, ma anche quella su gomma. È quindi un'idea straordinaria che noi dobbiamo assolutamente cogliere e sostenere. Credo che dal dibattito di oggi, aldilà delle differenziazioni, che giustamente ci devono essere tra maggioranza e opposizione, siamo arrivati a dare un giudizio, su questa idea, estremamente positivo. Credo che da qui dobbiamo partire perché senza questo progetto non possiamo pensare a quello che ci riguarda in modo più diretto che è quel tratto, quel tratticino che collega Sinnai/Settimo, senza questo primo passo sicuramente non potremo pensare a quello successivo. Quindi questo è fondamentale, è fondamentale la posizione che il Consiglio Comunale oggi assumerà. Si è parlato di Piano Strategico collegato a questo aspetto, all'aspetto della mobilità. Ed è vero. Il problema della mobilità dovrebbe essere, lo è stato, lo è ancora, uno dei problemi massimi del Piano Strategico Intercomunale. Se ne è discusso tante volte al forum dei Sindaci, però ad oggi, nonostante tutte le risorse che sono state poste in essere per la redazione del Piano Strategico Intercomunale non se ne vede ancora luce. Uno dei momenti più dibattuti nella discussione è stato quello sulla mobilità, il problema della mobilità, per lo scontro tra posizioni diverse legate al discorso della metropolitana in superficie oppure quella sottoterra. Bene, credo che da quanto abbiamo visto oggi, da quanto è stato detto in quest'aula, anche dall'Assessore, credo che non ci sia assolutamente incompatibilità tra le due cose. Oggi alla luce anche di questo progetto non c'è assolutamente

incompatibilità tra le due proposte, assolutamente, anzi, forse le due proposte possono integrarsi, soprattutto all'interno della Città di Cagliari. Quindi il Piano Strategico sì, ma è fermo. Il Piano Strategico Intercomunale dell'Area Vasta di Cagliari è fermo soprattutto per questa contrapposizione sulla mobilità. Credo che l'Amministrazione abbia già da tempo, a prescindere dalle posizioni che ogni Consigliere può aver assunto, una posizione nettamente a favore. E' più che legittimo esprimere perplessità su un progetto, ma chi lo ha fatto ha espresso un parere sul momento, non sul progetto in se, perché sfido chiunque ad esprimersi contrariamente a un progetto simile e alla possibilità che la metropolitana leggera arrivi fino a Sinnai. In quel momento non era percorribile la strada della metropolitana a Sinnai, ma questo lo ha detto anche il tavolo di paternariato, perché era indispensabile prima realizzare l'elettrificazione del tratto chiamato Gottardo-Settimo San Pietro, solo ed esclusivamente per quello. Anche perché nessuno poteva pensare, allora, che i tempi si riducessero così in modo repentino, questa cosa ci ha anche, diciamo pure, un po' sorpreso. Ci ha sorpreso questa accelerazione per un progetto che era caduto nel dimenticatoio. È stato ripreso, ci sono i fondi, in quel momento pensare al tratto Sinnai/Settimo San Pietro, senza avere la benché minima idea che l'elettrificazione per Settimo potesse partire in tempi così rapidi era pura utopia. Ma, nonostante questo, noi un progetto sulla metropolitana lo abbiamo portato, lo abbiamo portato all'attenzione della progettazione integrata, c'è anche una adesione a questo progetto, Assessore, da parte delle Ferrovie della Sardegna, naturalmente condizionato alla reperibilità dei fondi, insomma, le solite cose, però, un'adesione di massima da parte delle Ferrovie dello Stato c'è stata ed è allegata agli atti. Quindi, siccome un'Amministrazione, generalmente, si esprime attraverso gli atti concreti ed ufficiali, questo è il nostro atto, un progetto presentato alla progettazione integrata, che è stato ritenuto valido, anche se condizionato alla realizzazione del tratto che lo precede. Quindi, non c'è stata nessuna posizione contraria da parte di questa amministrazione, ma semmai qualche posizione critica legata a quel periodo storico in cui la proposta nasceva in termini forse troppo forti per quel momento, ma assolutamente non contraria al progetto in generale. Quindi cogliamo questa possibilità che oggi ci viene data. Stiamo parlando di un'idea strategica, di un'idea importante, sicuramente le parole, personalmente, in qualità di Sindaco che oggi rappresenta questa Comunità, mi sento fortemente rassicurato anche dalle parole oggi espresse dall'Assessore nei confronti anche dell'estensione di questa rete verso il nostro Comune. Ma già di per se, sapere che a breve termine, fra sei mesi, un anno forse, sapere che noi possiamo raggiungere Settimo e da lì poter raggiungere Cagliari in tempi così rapidi, ritengo che fino pochissimo tempo fa era assolutamente impensabile e fuori dalle nostre menti. Quindi, l'invito che faccio al Consiglio, poi le raccomandazioni che qualcuno giustamente anche, credo, della minoranza ha esposto nel suo intervento credo che siano già contenute nella proposta di delibera che è di adesione a quest'idea, a questo progetto, che è quella di impegnare il Sindaco e l'Assessore ad attivare un'azione integrata e coordinata con la Regione e con le altre Amministrazioni Locali eventualmente coinvolte, per il raggiungimento degli obiettivi in premessa con riguardo alle esigenze di mobilità della popolazione di sostenere con forza, è specificato, sostenere con forza il progetto della metropolitana leggera Sinnai/Settimo San Pietro, approvato dalla Giunta Comunale e richiamato in premessa. Naturalmente ci si riferisce al progetto che è stato approvato nel 2006, dicembre 2006 credo e poi portato all'attenzione della progettazione integrata. Credo che questa proposta possa trovarci, possiamo trovarci tutti quanti d'accordo. Ripeto cogliamo questa occasione. Anche confortato dalle parole oggi espresse dall'Assessore credo di non dover assolutamente dubitare che riusciremo a raggiungere anche quel traguardo a cui noi tutti quanti auspichiamo, quello che la metropolitana leggera arrivi anche a Sinnai. Grazie. Naturalmente un Grazie all'Assessore Sandro Broccia per aver colto il nostro invito, è stato qui tre ore e mezza, abbiamo rubato tre ore e mezza del suo tempo, credo che questo vada a merito dell'Assessore.

Il Presidente del Consiglio Serra Massimo ringrazia il Sindaco e cede la parola al Consigliere Cocco Giovanni.

Il Consigliere Cocco Giovanni afferma: Abbiamo parlato di una eventuale mozione da porre ai voti. Allora diciamo che il tutto sembra sia ritornato a uno stato embrionale, il progetto appunto che non è neanche un progetto preliminare, è giusto un'idea, è rimasto un'idea, anche se, appunto dagli atti e dalla documentazione che c'è sui siti e dalle enunciazioni sulla stampa sembrava che ci fosse qualche cosa di molto più concreto. Allora, si è vero, nel corpo della delibera c'è una parte del contenuto. Vorremmo proporre, se siamo d'accordo tutti, altrimenti lo presentiamo come mozione, di sostituire alcune parole. Cioè al posto di "sostenere" nel secondo comma della proposta, anziché di "sostenere" inserire la parola di "inserire", e poi cassare, dopo Sinnai-Settimo San Pietro "approvato dalla Giunta Comunale e richiamato in premessa". Allora, nell'articolato la parola "sostenere", nella penultima riga, terzultima riga, col termine "inserire" e cassare e chiudere con Sinnai/Settimo San Pietro, approvato con Giunta Comunale etc.. Scusate, se è una dichiarazione di intenti e un progetto così indicativo è allo studio. Il fatto che sia stato ritenuto marginale, poiché non era stata ancora realizzata la tratta per Settimo, probabilmente non sta bene ma non cambia niente. Stiamo sostenendo quello, siccome è una idea, è soltanto una idea, stiamo deliberando che all'idea di realizzare questa idea venga realizzata l'idea nostra di farla arrivare sino a Sinnai. Tutto qui. Perché se ci leghiamo al discorso del progetto approvato in quella delibera che è stato dichiarato marginale,

non vorrei che ci diamo la zappa sui piedi noi stessi. Toglierlo non toglie niente alla volontà del Consiglio, alla volontà espressa e alla proposta in delibera.

Il Sindaco Serreli Sandro il quale sostiene che, nella sostanza, non cambia assolutamente.

Il Consigliere Cocco Giovanni riprende e afferma: Questa è la nostra richiesta, giusto per evitare che da altri, al di fuori di noi, la cosa venga interpretata male e si dica che la delibera con cui è stata approvata la proposta è stata considerata marginale in quel caso e, quindi, non si può fare. Quindi voglio solo togliere quello. L'Assessore ha detto che è una proposta di realizzare, non è neanche un progetto di massima, è una proposta politica, chiamiamola così, anche se ha una copertura finanziaria. Ha la copertura finanziaria eccome. E' una idea politica dell'Assessore, ottima, eccezionale, però, sull'idea politica noi suggeriamo e chiariamo.

Il Presidente del Consiglio Serra Massimo cede la parola al Sindaco che chiede di intervenire.

Il Sindaco Serreli Sandro afferma: Solo per un'aspetto, innanzitutto sul discorso della marginalità del progetto presentato dall'Amministrazione Comunale perché è specificato anche nel corpo della delibera in quanto conditio sine qua non, per la realizzazione del tratto di metropolitana tra Sinnai e Settimo, è la realizzazione della elettrificazione Settimo San Pietro/Gottardo. Questa era la condizione per la quale il progetto è stato comunque ritenuto, in quel momento, non indispensabile oppure, come è stato chiamato, marginale, queste condizioni che oggi, mi sembra chiaro, più che chiaro, più volte ripetuto sono state superate, giustamente non si poteva pretendere un tratto Settimo/Sinnai se prima non si concretizzava il tratto di Settimo, quindi questa era la condizione che ha messo un po' al margine questo progetto. Quindi, questa condizione è stata superata dalla proposta di oggi. E' uno degli interventi, forse il primo, subito dopo l'inaugurazione che avverrà da Monserrato al tratto di Cagliari, una di quelle che si realizzerà quanto prima in quanto i costi, come avete visto, rispetto all'ammontare complessivo dell'intervento, sono abbastanza contenuti. La seconda proposta, anzi la prima in ordine di presentazione che viene posta è di sostituire "sostenere" con "inserire" con forza il progetto. Questa è una condizione che condiziona anche l'approvazione al restante progetto? Voglio dire o c'è Sinnai inserito in questo progetto oppure lo rigettiamo, non lo cogliamo? Questo voglio capire perché se è una condizione per l'approvazione mi dispiace ma non può essere accolta.

Il Cons. Orrù Alessandro afferma: Solo per un piccolo chiarimento. Anziché "sostenere", che poi rileggendo magari il corpo della delibera, si può scrivere semplicemente: sostenere con forza "l'inserimento" che è cosa diversa, l'intento era quello perché "sostenere" vuol dire tante cose, vuol dire impegno politico. Visto che è una idea e quindi non siamo ancora in fase di progetto, così come chiarito e sostenuto dall'Assessore Broccia, metterlo in questi termini significa aderire da adesso al progetto, senza riprendere dall'inizio, la frase: "...e di sostenere con forza l'inserimento del progetto della metropolitana leggera...".

Il Presidente del Consiglio Serra Massimo propone all'attenzione del Consiglio la proposta di modifica del testo della delibera che era stata illustrata.

Conseguentemente il Consiglio Comunale,

VISTA la richiesta verbale dei Consiglieri della minoranza (Podda Salvatore, Orrù Andrea, Orrù Alessandro, Piras Maria Laura, Cocco Giovanni e Zedda Celeste) i quali chiedono che al 2° comma della parte dispositiva, rigo 4 laddove viene scritto "con riguardo alle esigenze di mobilità della popolazione e di sostenere con forza il progetto", venga modificato così come segue: "*con riguardo alle esigenze di mobilità della popolazione e di sostenere con forza l'inserimento del progetto*" della Metropolitana Leggera Sinnai – Settimo San Pietro approvato dalla Giunta Comunale e richiamato in premessa.

Il Presidente del Consiglio Serra Massimo mette ai voti la anzidetta richiesta di modifica presentata dai Consiglieri di minoranza.

Presenti	N°	18
Votanti	N°	18
Voti a favore della modifica	N°	18

Voti contrari alla modifica N° **0**
Astenuti N° **0**

Ad unanimità viene approvata la seguente modifica:

“con riguardo alle esigenze di mobilità della popolazione e di sostenere con forza l’inserimento del progetto”.

Conseguentemente il Consiglio Comunale;

VISTA e valutata la surriportata proposta di deliberazione;

VISTA la modifica apportata;

VISTO il parere favorevole espresso dal Responsabile dell'Area Tecnica in ordine alla **regolarità tecnica**;

RITENUTO dover provvedere in merito;

CON VOTO UNANIME, espresso palesemente;

DELIBERA

- di approvare la proposta di deliberazione nel testo sopra riportato e modificato nella parte dispositiva del comma 2° così come segue:
- impegnare il Sindaco e l'Assessore con delega alla Mobilità ad attivare un'azione integrata e coordinata con la Regione Sardegna e con le altre Amministrazioni Locali eventualmente coinvolte per il raggiungimento degli obiettivi in premessa *“con riguardo alle esigenze di mobilità della popolazione e di sostenere con forza l’inserimento del progetto”* della Metropolitana Leggera Sinnai-Settimo San Pietro approvato dalla Giunta Comunale e richiamato in premessa.

=====

Il presente verbale previa lettura e conferma viene firmato come appresso:

IL PRESIDENTE
F.to SERRA

IL SEGRETARIO GENERALE f.f.
F.to ARESU

Publicato all'Albo Pretorio dal **05.03.2008** e per gg. 15 consecutivi con contestuale invio ai Capi Gruppo Consiliari.

IL SEGRETARIO GENERALE
F.to ANGOTZI

Per copia conforme al suo originale ad uso amministrativo.

Sinnai, li **05.03.2008**

Il Funzionario Incaricato
Cardia