

CONSIGLIO COMUNALE seduta del 7/10/2025

“BRT (Bus Rapid Transit) e le nuove frontiere della mobilità sostenibile”

ORDINE DEL GIORNO

Premesso che:

- con delibera n. 221 del 28 maggio 2025 la Giunta Comunale ha approvato la documentazione tecnica e amministrativa relativa all'intervento di *“Riqualificazione con caratteristiche BRT, potenziamento ed estensione della filovia di Lecce”* dell'importo di € 118.943.856 candidato all'Avviso n.3 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti riservato a città metropolitane, comuni capoluoghi di regione, comuni con oltre 100.000 abitanti, i territori di più comuni contermini che abbiano complessivamente più di 100.000 abitanti.

Considerato che:

- il Comune di Lecce per presentare istanza di finanziamento ha sottoscritto un accordo con il comune di Monteroni (delibera di Giunta n. 208 del 21 maggio) ai sensi dell'art.15 della Legge 241/90, previsto dal legislatore per la *collaborazione tra pubbliche amministrazioni* e in attività di interesse comune al fine di soddisfare un interesse pubblico effettivo attraverso una reale divisioni di compiti e responsabilità tra le parti, che viene definito con delibera di Giunta ; invece di ricorrere all'art. 42 della Legge 267/00 *norma specificamente prevista per gli enti locali* e di competenza esclusiva del Consiglio Comunale che in tal modo è stato escluso dalla possibilità di esprimersi preventivamente sulla proposta di realizzazione di una opera pubblica strategica di forte impatto sul territorio;

- il potenziamento del sistema filoviario leccese non è stato inserito nel programma elettorale del candidato sindaco Adriana Poli e neanche nelle linee programmatiche di mandato presentate al consiglio comunale il 22 ottobre del 2024.

Ricordato che:

- con delibera di Giunta Comunale del febbraio 2017, il Comune si è costituito come parte civile nel processo per le tangenti legate alla realizzazione delle prime linee

filoviarie con la seguente motivazione: *“un’opera che ha rappresentato per l’AC un danno con effetti permanenti, giacché del tutto inadeguata rispetto alle esigenze della città e pressoché inutilizzata dalla popolazione”* definendo in un atto pubblico di indirizzo politico un giudizio definitivo sull’opera realizzata tra il 2003 ed il 2009, e messa in esercizio nel 2012.

Evidenziato che:

- il progetto presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti evidenzia rilevanti impatti urbanistici, elementi incongruenti, problematica sostenibilità finanziaria che sinteticamente possono essere così richiamati:

1. trasformazione permanente del paesaggio urbano attraverso il posizionamento di ulteriori 900 nuovi pali meta dei quali nel perimetro del centro cittadino (36 in viale Marconi, 15 in Viale Lo Re, 100 in Viale dell’Università, 80 in Viale Don Minzoni e Via Torre del Parco, 36 in via San Francesco D’assisi e Via Cavallotti);
2. il ricorso ad ingenti espropri di proprietà private pari a 137.00 mq di superficie di suolo agricolo da destinare a viabilità, parcheggi, sede aziendale per complessivi 8 milioni di euro circa;
3. una previsione di incremento di passeggeri – necessaria a sostenere le ragioni di un investimento pubblico così rilevante – pari al 535%: da 3.687 a 18.437 al giorno, da 921.752 a 5.858.908 annui. Una stima inverosimile da ogni punto di vista trasportistico che ripropone, amplificandola, la valutazione palesemente errata che venne fornita in occasione della realizzazione della prima filovia leccese di 13.000 passeggeri giornalieri; determinata sulla base di un questionario sottoposto ad un campione di 402 cittadini a bordo di mezzi pubblici, auto private, motocicli al fine di calcolare le loro scelte future di spostamento al variare dell’offerta del sistema di trasporto pubblico locale svoltasi in tre soli giorni, dal 5 al 7 maggio che ha tenuto conto delle risposte di 44 intervistati su 162 (27%) che hanno dichiarato che con una diversa frequenza del filobus avrebbero optato per uso del mezzo pubblico rispetto a quello privato ed applicando questa percentuale sul totale degli spostamenti individuali calcolati nell’ora di punta;
4. il diverso costo chilometrico del filobus (6.44 euro/km) rispetto ai bus ordinari (3.40 euro/km) non coperta dal contributo regionale sui servizi minimi e che rappresenta un maggior costo nella gestione del servizio da parte della SGM, oggi totalmente pubblica, stimabile in circa 1.890.194,86 euro per effetto del previsto aumento di offerta del TPL mediante filobus da km. 607.361,20 a km 1.230.450,30. Elemento sorprendentemente non tenuto presente nell’analisi costi benefici

trasmessa al Ministero secondo quanto previsto dalle *Linee operative per la valutazione degli investimenti nel settore del trasporto rapido di massa*;

5. la valutazione costi benefici evidenzia, diversamente dalle conclusioni trasmesse al Ministero e anche alla luce del taciuto sovracosto gestionale come elemento di debolezza, che l'opzione conveniente per la città sia quella dei bus elettrici a ricarica rapida o notturna priva di minacce, di pari opportunità e fattori positivi.

Tenuto conto che:

- le *Linee operative per la valutazione degli investimenti nel settore del trasporto rapido di massa* prevedono che "La realizzazione di un'infrastruttura di qualità dipende in maniera critica dalle scelte di quale opera realizzare rispetto alle alternative possibili garantendo un processo trasparente, aperto e inclusivo (...) Una buona governance delle infrastrutture dipende anche dalle modalità e dall'intensità con cui le istanze delle comunità locali sono coinvolte e prese in considerazione soprattutto nella fase di formulazione, progettazione e di realizzazione (...) Gli strumenti di coinvolgimento e informazione della cittadinanza sono elementi cruciali per aumentarne comprensione e partecipazione". Quindi il Ministero chiede:

1. processo trasparente, aperto, inclusivo;
2. coinvolgimento della comunità locale;
3. informazione della cittadinanza.

Nel caso di Lecce il progetto del nuovo filobus è stato taciuto in campagna elettorale; tenuto nascosto mentre i tecnici venivano incaricati di redigerlo; approvato in Giunta Comunale e trasmesso al Ministero senza alcun passaggio neanche dal Consiglio Comunale;

- per garantire un processo di coinvolgimento della cittadinanza in un processo trasparente, aperto, inclusivo è stata promossa una raccolta di firme per lo svolgimento di un referendum abrogativo col quale in meno di due mesi sono state raccolte 7.274 depositato in Comune il 12 settembre.

Precisato che:

- diversamente da quanto sostenuto pubblicamente in queste settimane il progetto di fattibilità presentato al ministero con delibera 221/2025 non è modulabile e quindi secondo quanto previsto dal nuovo Codice dei Contratti Pubblici, non può evidentemente subire modifiche sostanziali che trasformano le caratteristiche

portanti dell'opera che altererebbero oltretutto scenario di progetto, analisi trasportistica e analisi costi benefici elementi fondamentali ai fini della valutazione secondo quanto espressamente previsto e dettagliato nelle LINEE GUIDA OPERATIVE PER LA VALUTAZIONE DEGLI INVESTIMENTI NEL SETTORE DEL TRASPORTO RAPIDO DI MASSA; mentre sono ammissibili soltanto modifiche che meglio dettagliano e integrano il progetto di fattibilità in sede di progettazione esecutiva.

Il Consiglio Comunale impegna il Sindaco e la Giunta

a revocare la delibera n.221/2025.

I CONSIGLIERI COMUNALI