

E, a questo punto, dovremmo procedere con la delibera, la proposta di delibera di Consiglio numero 182 del 28 luglio 2026, CIS - Lecce-Brindisi Costa Adriatica, Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020. Delibera CIPES numero 31 del 2022, A1/14, HUB dell'intermodalità. Approvazione Piano di Fattibilità Tecnico Economico fase 2 ai sensi e per gli effetti dell'articolo 16, comma 2, della legge regionale 11/5/2011 numero 13. Il governo su questo. Prego, Sindaco.

Il Sindaco:

Dicevo, Presidente, che l'anticipazione era fatta perché potesse partecipare chi sta giù da stamattina. Adesso non vedo nessuno, se sono andati via, non lo so. (intervento svolto lontano dal microfono) Vabbè, allora, se c'è qualcuno io comincio. La proposta sottoposta oggi all'esame del Consiglio Comunale riguarda l'approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica, seconda fase, dell'HUB dell'Intermodalità da realizzare nell'area dell'ex Foro Boario. Si tratta di una delle opere pubbliche più importanti e strategiche finanziate per la città di Lecce nell'ambito del contratto istituzionale di sviluppo Lecce-Brindisi-Costa Adriatica. Proprio per la rilevanza dell'intervento ritengo doveroso non limitarmi ad illustrarne il contenuto finale, ma ricostruire il percorso amministrativo, tecnico e progettuale che ha condotto alla soluzione oggi proposta. Lo ritengo necessario, soprattutto perché il dibattito pubblico si è concentrato quasi esclusivamente sulla scelta di realizzare il parcheggio multipiano fuori-terra anziché interrato. Si tratta di una questione assolutamente legittima che merita però una risposta altrettanto trasparente, seria e fondata soprattutto su dati oggettivi. È importante chiarire fin dall'inizio un punto fondamentale: La scelta del parcheggio fuori-terra non nasce da una valutazione estetica, da una decisione discrezionale dell'Amministrazione o da un improvviso cambio di indirizzo progettuale. È invece il risultato di un percorso istruttorio articolato nel quale sono state analizzate e comparate diverse alternative sotto il profilo economico, geologico, strutturale, ambientale, funzionale, manutentivo, energetico e realizzativo. L'Amministrazione non era chiamata a scegliere fra due diverse rappresentazioni progettuali, ma era chiamata invece ad individuare la soluzione che fosse più concretamente realizzabile, capace di garantire la piena funzionalità dell'opera, il rispetto del finanziamento disponibile e la riduzione dei rischi che avrebbero potuto compromettere costi, tempi e addirittura la realizzazione. L'intervento si inserisce nella strategia integrata di sviluppo urbano sostenibile della città di Lecce, approvata nel 2019 e posta alla base del successivo contratto istituzionale di sviluppo. Nel marzo del 2022 il Comune ha approvato le schede degli interventi da candidare al

CIS, fra cui l'HUB dell'Intermodalità, concepito come infrastruttura destinata a riorganizzare l'area dell'ex Foro Boario attraverso la realizzazione di un'autostazione, di un parcheggio per le autovetture private, di una velostazione e dei servizi necessari all'interscambio tra le diverse modalità di trasporto. Nel giugno dello stesso anno è stato sottoscritto il contratto istituzionale di sviluppo Brindisi-Costa Adriatica-Lecce, successivamente perfezionato con la deliberazione CIPES numero 31 del 2 agosto del 2022, che ha destinato all'intervento un complessivo finanziamento di 29 milioni di euro. L'obiettivo dell'opera è trasformare l'ex Foro Boario in un moderno nodo dell'intermodalità, capace di integrare il Trasporto Pubblico Urbano ed extraurbano, gli autobus turistici, la mobilità privata, i taxi, la mobilità ciclabile, i servizi di sharing, la mobilità elettrica, i collegamenti con la stazione ferroviaria, con l'aeroporto, col porto e con le principali direttrici territoriali. Non si tratta dunque della semplice realizzazione di un parcheggio, ma della creazione di una nuova porta di accesso alla città destinata a migliorare l'organizzazione della mobilità urbana e metropolitana. Nel marzo del 2024, nel marzo quindi, la Giunta comunale ha approvato il documento di indirizzo alla progettazione. Il DIP recepiva l'impostazione contenuta nella candidatura al CIS, prevedendo un'autostazione a quota di campagna, un parcheggio interrato articolato su 3 livelli ed una velostazione. Occorre tuttavia precisare un elemento essenziale: la candidatura al CISL ed il DIP non costituivano ancora il progetto dell'opera, ma definivano gli obiettivi e l'impostazione da sottoporre ai successivi approfondimenti progettuali. Nel novembre del 2025, a seguito della procedura di gara, il servizio di progettazione è stato affidato ad un raggruppamento temporaneo di professionisti. Il contratto fissava un preciso vincolo economico: l'importo massimo dei lavori era pari a 22,6 milioni di euro, comprensivi degli oneri per la sicurezza. Non si trattava di una semplice previsione di spesa suscettibile di successive modifiche, ma del limite economico entro il quale i progettisti erano tenuti a sviluppare la soluzione tecnica. Per questa ragione la progettazione è stata articolata fin dall'origine in due distinte fasi. La prima era finalizzata alla valutazione comparativa delle possibili alternative progettuali ed alla individuazione della soluzione tecnicamente ed economicamente, anche economicamente sostenibile. La seconda, era invece destinata allo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica completo, successivamente verificato e validato, da porre a base dell'appalto integrato. È proprio all'interno di questa fase di valutazione che è maturato il passaggio dalla configurazione interrata a quella fuori-terra. Non si è trattato quindi di una modifica

intervenuta successivamente o al di fuori del procedimento amministrativo, bensì dell'esito naturale del percorso previsto dal contratto di progettazione, fondato sull'analisi comparativa della fattibilità tecnica, economica e realizzativa delle diverse soluzioni. Prima ancora di definire la configurazione dell'opera, i progettisti hanno approfondito lo studio della mobilità e dei flussi di traffico, lavorando in sinergia con SGM all'analisi della viabilità nelle diverse condizioni di esercizio. È soltanto dopo questa fase che sono state elaborate e confrontate le 3 differenti ipotesi progettuali che tra poco illustrerò al Consiglio. Completata l'analisi della mobilità e della viabilità, il raggruppamento dei progettisti ha sviluppato e sottoposto a valutazione comparativa 3 diverse configurazioni dell'intervento del verificandone la sostenibilità tecnica, economica e funzionale. La prima ipotesi riprendeva integralmente l'impostazione originaria prevista dal documento di indirizzo alla progettazione. Essa prevedeva un parcheggio interrato su 3 livelli, circa 893 posti auto, di cui 18 riservati alle persone con mobilità ridotta, 19 stalli per autobus urbani, 27 destinati invece alla sosta lunga dei bus, terminal dei servizi e velostazione. Dal punto di vista funzionale, la soluzione garantiva una capacità di sosta elevata. Tuttavia, gli approfondimenti progettuali hanno evidenziato criticità tecniche ed economiche tali da comprometterne la concreta realizzabilità. Le indagini geologiche hanno accertato, infatti, la presenza di calcarenite marnosa già ad una profondità compresa fra circa 50 cm e 1 metro dal piano di campagna. La realizzazione di 3 livelli interrati avrebbe richiesto uno scavo medio di circa 12,10 metri, dei quali 10,90 metri addirittura di roccia, con una movimentazione stimata di circa 80.500 metri cubi di materiale. Il solo conferimento o deposito del materiale scavato avrebbe comportato costo stimato di circa 1 milione e 8, 1 milione virgola 8 milioni di euro. L'importo complessivo dei lavori è stato quantificato in 31.119.200,90 con uno scostamento di 8.519.200,90 euro rispetto al limite contrattuale di 22,6 milioni di euro, pari ad un incremento di quasi il 38%. Non si trattava quindi di una differenza marginale suscettibile di poter essere assorbita con economie di progetto, ma di un vero e proprio squilibrio strutturale incompatibile col finanziamento disponibile e con gli obblighi contrattuali della progettazione. Per verificare se fosse possibile mantenere la configurazione interrata riducendone i costi, i progettisti hanno elaborato una seconda ipotesi con 2 livelli sotterranei invece dei 3 previsti in precedenza. L'HUB del Trasporto Pubblico, la viabilità a quota di campagna e la velostazione rimanevano sostanzialmente invariati. Anche questa soluzione tuttavia non superava le criticità emerse. La riduzione di un livello interrato

imponesse, infatti, un ampliamento dell'estensione planimetrica del parcheggio, rendendo comunque necessari importanti scavi nella roccia. Il volume stimato risultava a circa 60.500 metri cubi, con costi di conferimento in deposito nell'ordine di almeno 1,35 milioni di euro. Nel contempo, la capacità di sosta diminuiva fino a circa 700 posti auto. Il costo dei lavori veniva stimato in 27.616.245,09 euro, vale a dire oltre 5 milioni di euro in più rispetto al limite economicamente previsto. Questa soluzione presentava dunque una doppia criticità: non consentiva di rispettare il finanziamento disponibile e nel contempo offriva una capacità di parcheggio significativamente inferiore, sia rispetto alla soluzione interrata originaria sia rispetto alla successiva soluzione fuori-terra. Anche questa ipotesi è stata pertanto esclusa, perché non sostenibile né sotto il profilo economico né sotto quello funzionale. La terza alternativa ha previsto il mantenimento dell'HUB del trasporto pubblico a quota di campagna e la realizzazione del parcheggio multipiano sopra di esso mediante una struttura fuori-terra articolata su 3 livelli e organizzata attorno ad una corte centrale. Nel progetto di fattibilità tecnico-economica oggi sottoposto all'approvazione del Consiglio, la soluzione garantisce 766 posti auto, 16 posti riservati alle persone con mobilità ridotta, 15 posti moto, circa 100 posti bici nella velostazione e la predisposizione per 194 punti di ricarica dei veicoli elettrici. L'importo dei lavori è pari a 21.572.877,74 euro, rientrando così pienamente nel limite contrattuale dei 22,6 milioni di euro e mantenendo un margine disponibile di circa 1 milione di euro. Resta inoltre invariato il quadro economico complessivo dell'intervento pari a 29 milioni di euro. Da questa comparazione, quindi dei 3 progetti, emerge con chiarezza il quadro entro il quale l'Amministrazione è stata chiamata a decidere. Le due soluzioni interrate. Pur rispondendo all'impostazione originaria del progetto, sono risultate incompatibili col finanziamento disponibile e con le condizioni tecniche del sito. La soluzione fuori-terra è stata invece l'unica capace di garantire contemporaneamente il rispetto del limite economico, un'elevata capacità di sosta, la funzionalità piena dell'HUB delle intermodalità e la concreta realizzabilità dell'opera. È importante chiarire un equivoco che ha caratterizzato gran parte del dibattito pubblico: la soluzione fuori-terra non è stata scelta semplicemente perché meno costosa. È stata individuata, perché rappresenta il miglior punto di equilibrio fra la sostenibilità economica, la funzionalità, la sicurezza, i tempi di realizzazione, la qualità dell'opera e la capacità di adattarsi alle esigenze future della città. Il progetto non sacrifica gli obiettivi originali dell'intervento. Ma al contrario ne preserva integralmente la funzione strategica, che è quella di realizzare

nell'area dell'ex Foro Boario un moderno nodo dell'intermodalità capace di integrare il trasporto pubblico, la mobilità privata, la mobilità ciclabile e tutti i servizi di connessione con il territorio. L'addendum al documento di indirizzo alla progettazione afferma espressamente che la nuova configurazione non modifica gli obiettivi strategici posti alla base della candidatura al CIS, ma interviene esclusivamente sulla soluzione costruttiva ritenuta più idonea a conseguirli. Non cambia dunque la finalità dell'opera, cambia soltanto il modo con cui essa può essere realisticamente realizzata. Anzi, la configurazione fuori-terra garantisce una capacità di parcheggio superiore alla soluzione interrata su due livelli e mantiene una dotazione di posti auto pienamente adeguata alle esigenze dell'HUB, assicurando contestualmente tutti i servizi previsti dal progetto. Uno degli elementi maggiormente valutati riguarda l'impatto della fase realizzativa. La soluzione interrata avrebbe comportato la movimentazione di 80.000 metri cubi di roccia, con migliaia di trasporti da e verso il cantiere, inevitabili interferenze con la viabilità urbana, maggiori emissioni e tempi di lavorazione significativamente indicativamente più lunghi. La soluzione fuori-terra riduce drasticamente tali attività, rendendo il cantiere meno invasivo, più gestibile, maggiormente compatibile col contesto urbano. Anche il fattore tempo assume un'importanza decisiva. Una struttura fuori-terra consente infatti un cronoprogramma più lineare e prevedibile, anche grazie ad un maggiore ricorso a sistemi costruttivi prefabbricati, modulari e da secco. Per un'opera finanziata nell'ambito del contratto istituzionale di sviluppo, il rispetto delle tempistiche non rappresenta, come tutti sappiamo, un aspetto meramente organizzativo, ma costituisce una condizione essenziale per garantire la conservazione del finanziamento pubblico ed assicurare il completamento dell'intervento. Optare per una soluzione tecnicamente più complessa, economicamente priva di copertura, caratterizzata da tempi più incerti, avrebbe significato esporre l'opera a rischi che non si sarebbe saputo come giustificare. I vantaggi della soluzione fuori-terra non esauriscono, non si esauriscono nella fase costruttiva, riguardano anche l'intero ciclo di vita dell'opera. Un'infrastruttura pubblica deve essere valutata non soltanto per il costo di realizzazione, ma anche per i costi di gestione, manutenzione e conservazione che produrrà nei prossimi decenni. Sotto questo profilo, la struttura fuori-terra presenta vantaggi indubbiamente significativi. Risulta più facilmente mantenibile e ispezionabile, richiede impianti meno complessi, riduce le criticità normalmente connesse agli ambienti interrati, quali per esempio: umidità, infiltrazioni, sistemi permanenti di ventilazione, illuminazione artificiale, oltre ai maggiori costi

energetici e manutentivi. La soluzione progettuale adottata garantisce inoltre una maggiore resilienza rispetto agli eventi meteorici esterni. Un parcheggio interrato necessita inevitabilmente di articolazioni sistemi di raccolta delle acque, di pompaggio, di drenaggio, con conseguenti costi di gestione e maggiori vulnerabilità in caso di precipitazioni eccezionali. La configurazione fuori-terra riduce sensibilmente tali rischi. Essa consente inoltre un utilizzo più esteso dell'illuminazione e della ventilazione naturali, con effetti positivi sia sotto il profilo energetico sia sotto quello della sostenibilità ambientale. La mobilità è oggi uno dei settori in più rapida evoluzione.

Aumentano i veicoli elettrici, si diffondono i sistemi digitali di gestione della sosta, cambiano le forme del trasporto condiviso e dell'intermodalità. Per questo motivo, una moderna infrastruttura pubblica deve essere progettata, pensando non solo alle esigenze di oggi, ma anche a quelle dei prossimi decenni. E sotto questo profilo la struttura fuori-terra offre una maggiore flessibilità. Essa consente con maggiore facilità futuri adeguamenti tecnologici, modifiche distributive ed interventi di riqualificazione, risultando più adattabile all'evoluzione della mobilità urbana. Questa capacità di adattamento costituisce essa stessa un valore pubblico. È evidente che la principale criticità della soluzione fuori-terra consiste nella presenza di un volume edilizio visibile.

L'Amministrazione non intende certamente ignorare questo aspetto, né tantomeno minimizzarlo. Al contrario, ritiene che esso rappresenti una vera e propria sfida progettuale. La relazione tecnica evidenzia come l'intervento si inserisca in un contesto già fortemente urbanizzato e privo di particolari vincoli paesaggistici, ma sottolinea altresì la necessità di perseguire la massima qualità architettonica. È per questa ragione che il progetto adotta una configurazione a coste tipica della tradizione costruttiva salentina, organizzando gli spazi attorno ad un'area centrale aperta verso il terminal e prevedendo schermature, facciate permeabili, sistemazioni a verde, soluzioni progettuali visuali finalizzata ad attenuare l'impatto percettivo del manufatto. Sotto il profilo storico-architettonico, inoltre, l'intervento reinterpreta in chiave contemporanea il linguaggio compositivo del bastione delle mura urbane cinquecentesche, richiamandone l'impianto formale senza rinunciare ad un'espressione architettonica moderna. L'obiettivo non è nascondere il parcheggio. L'obiettivo invece è di realizzare un'infrastruttura di qualità capace di qualificare l'ingresso della città, capace di trasformare un'area oggi destinata prevalentemente a parcheggio a raso in un moderno nodo della mobilità. Proprio perché la struttura sarà visibile, l'Amministrazione ritiene che debba essere progettata con particolare attenzione sotto il profilo

architettonico, affinché diventi un elemento ordinato, riconoscibile e coerente soprattutto con il processo di riqualificazione urbana dell'intera area. Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica giunge oggi all'esame del Consiglio Comunale al termine di un articolato percorso istruttorio e non quale semplice ipotesi progettuale. Nel corso della progettazione sono stati attivati tutti i procedimenti necessari per l'acquisizione dei pareri, delle autorizzazioni, degli atti di assenso previsti dalla normativa vigente. Il Comune ha rilasciato l'autorizzazione paesaggistica, successivamente rettificata per meri aspetti formali. Sì, lo so che è lungo, ma va detto tutto. La Commissione Comunale VIA, VAS e Attività Estrattive ha escluso l'intervento dalla procedura di valutazione di impatto ambientale, impartendo le prescrizioni da osservare nelle fasi di cantiere e di esercizio. La Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026  
[Pagina 32 di 73]

Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia (EN)  
Soprintendenza ha disposto l'esecuzione della seconda fase della verifica preventiva dell'interesse archeologico, da svolgere prima dell'avvio dei lavori, mentre il procedimento di prevenzione incendi è regolarmente in corso. Il raggruppamento temporaneo dei professionisti ha infine trasmesso il progetto di fattibilità tecnica ed economica definitivo della seconda fase in data 13 luglio 2026, recependo gli esiti della verifica tecnica e completando il percorso previsto dal contratto di progettazione. Siamo dunque di fronte ad un progetto pienamente sviluppato, verificato e validato, frutto di un'approfondita istruttoria tecnica ed amministrativa. Il Consiglio Comunale non è chiamato a scegliere tra un parcheggio interrato già finanziato e immediatamente realizzabile, ed uno fuori-terra semplicemente meno costoso. No, la scelta, è tra, fra 3 alternative che la progettazione ha rigorosamente analizzato e comparato.

- La prima, prevede un parcheggio interrato su 3 livelli, ma comporta un costo dei lavori superiore di oltre

8 milioni e mezzo di euro rispetto limite finanziario disponibile.

- La seconda, mantiene una configurazione interrata su due livelli, ma supera comunque il limite economico di oltre 5 milioni di euro, riducendo al contempo la capacità di parcheggio.

- La terza, quella oggi proposta, rispetta integralmente il finanziamento disponibile, garantisce posti auto

nel numero di 766 e realizza l'intero HUB dell'intermodalità, riduce in maniera significativa i rischi costruttivi, manutentivi e gestionali.

È questa la realtà tecnica emersa dalla progettazione. Sostenere oggi il ritorno alla soluzione interrata significa

inevitabilmente rispondere ad alcune domande fondamentali.

Occorre indicare dove reperire le risorse aggiuntive necessarie.

Occorre spiegare quali parti dell'intervento dovrebbero essere eliminate per compensare i maggiori costi.

Occorre chiarire, se si intendono accettare: tempi di progettazione e realizzazione più lunghi, col conseguente

aumento del rischio di compromettere il finanziamento.

Occorre valutare, infine, come affrontare gli enormi volumi di scavo in roccia, i maggiori costi di gestione e

manutenzione e tutte le ulteriori criticità evidenziate dagli approfondimenti tecnici.

Non è sufficiente affermare che un parcheggio interrato sarebbe, in astratto, preferibile sotto il profilo estetico.

Le decisioni pubbliche devono confrontarsi con la fattibilità tecnica, con la sostenibilità economica, con i tempi di

realizzazione, con la responsabilità di utilizzare correttamente le risorse pubbliche. Amministrare significa

assumere decisioni concrete, non limitarsi ad indicare soluzioni ideali prive delle necessarie condizioni di

realizzabilità. L'HUB dell'intermodalità rappresenta un'infrastruttura destinata a modificare profondamente il

sistema della mobilità cittadina. Consentirà di organizzare in maniera più efficiente l'interscambio fra trasporto

pubblico e mobilità privata, migliorare l'accessibilità al centro urbano, offrire servizi più moderni ai cittadini,

pendolari e turisti, e rafforzare i collegamenti con la stazione ferroviaria, il porto, l'aeroporto, l'intero territorio

provinciale. La scelta del parcheggio multipiano fuori-terra trova fondamento in una valutazione tecnica puntuale

e documentata, ed è la soluzione che consente:

- di rispettare integralmente il finanziamento disponibile;
- di evitare un incremento dei costi superiore a 8 milioni e mezzo;
- di ridurre drasticamente gli scavi in roccia e l'impatto del cantiere;
- di contenere i tempi di realizzazione;
- di limitare evitare il rischio di varianti imprevisti e contenziosi;
- di semplificare la gestione e la manutenzione dell'opera;
- di migliorare la resilienza rispetto agli eventi meteorici;
- di favorire l'efficienza energetica e l'integrazione della mobilità elettrica;
- di garantire una maggiore adattabilità dell'infrastruttura rispetto alle future esigenze della città.

In definitiva, non siamo di fronte ad una soluzione di ripiego, ma siamo di fronte alla soluzione che la

progettazione ha individuato come la più equilibrata, la più sostenibile, la più concretamente realizzabile.

La responsabilità dell'Amministrazione è proprio questa: trasformare un'idea progettuale in un'opera pubblica,

che possa essere realmente costruita, gestita e messa al servizio della collettività.

Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026

[Pagina 33 di 73]

Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia (EN)

Per queste ragioni chiedo al Consiglio Comunale di approvare il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica e la

proposta di deliberazione oggi sottoposta al suo esame.

Con questo voto non approviamo soltanto un progetto edilizio, approviamo una nuova visione della mobilità

urbana, una moderna porta di accesso alla città, un'infrastruttura strategica destinata ad accompagnare lo sviluppo di Lecce nei prossimi decenni.

In questi giorni il dibattito pubblico si è acceso anche attraverso manifesti e prese di posizione che descrivono quest'opera come un presunto urbanicidio. Comprendo che un'opera di queste dimensioni possa suscitare sensibilità diverse, e rispetto pienamente diritto di ogni cittadino, di ogni associazione ad esprimere il proprio dissenso. Tuttavia, il compito delle istituzioni è un altro. Noi abbiamo il dovere di decidere sulla base dei fatti, dei progetti, delle valutazioni tecniche, dell'interesse pubblico, non sulla forza degli slogan. Si afferma che sorgerà un silos di cemento alto 15 metri. La realtà è che il Consiglio Comunale non è chiamato ad approvare un semplice parcheggio, ma un'infrastruttura intermodale complessa destinata a riorganizzare l'accesso alla città, ad integrare il trasporto pubblico, a ridurre la sosta disordinata, a migliorare la mobilità urbana. Si afferma che saranno cancellati verde e identità dei luoghi. Il progetto invece prevede specifiche opere di sistemazione paesaggistica, la realizzazione di verde pubblico anche mediante l'utilizzo di sistemi verticali, mitigazioni architettoniche ed un ridisegno complessivo di uno spazio che oggi è utilizzato prevalentemente come un grande parcheggio a raso. Si parla di una futura isola di calore. Ma il progetto è stato sviluppato tenendo conto delle strategie di sostenibilità ambientale, dell'efficienza energetica, della ventilazione naturale e delle opere di mitigazione previste proprio per limitare tali effetti. Si sostiene che l'intervento produrrà anni di cantieri e caos. La comparazione progettuale dimostra esattamente il contrario. È proprio la soluzione fuori-terra ad aver ridotto drasticamente gli scavi, i movimenti di materiale, i tempi di esecuzione, le interferenze con la città rispetto alle alternative interrato.

Ed è questo uno degli elementi che ha orientato la scelta tecnica.

Il confronto pubblico è sempre utile quando si fonda su dati che siano però dati verificabili. Ma chi ricopre responsabilità amministrative non può limitarsi a condividere quella che può essere solo una suggestione. Ha il dovere di verificare se un'opera sia realmente finanziabile, realizzabile e soprattutto sostenibile nel tempo.

Ed è esattamente ciò che è stato fatto in questa istruttoria. Nessuno sostiene che un edificio fuori-terra sia in astratto più bello di uno interrato. Ma la domanda vera è un'altra: vogliamo un progetto immaginato ma irrealizzabile? O un'opera che possa essere realmente costruita, collaudata e consegnata ai cittadini?

L'Amministrazione ha scelto la seconda strada, perché amministrare significa assumersi la

responsabilità delle  
decisioni possibili, non inseguire soluzioni ideali prive delle condizioni tecniche ed economiche per  
diventare  
realtà. Grazie per l'attenzione.

Il Presidente:

Grazie, Sindaco. Il collega Salvemini, prego.

Il Consigliere Salvemini:

Grazie, Presidente, Sindaco. Ora, io credo che questa nostra deliberazione oggi ci chieda uno  
sforzo, quello di non  
guardare al Foro Boario come a un semplice lotto sul quale realizzare un'opera pubblica, perché se  
facessimo  
questo finiremmo per vedere inevitabilmente soltanto un parcheggio. Invece questa deliberazione,  
come ci è  
stato appena confermato, parla di molto altro. Parla del modo attraverso il quale una città decide  
di trasformare  
uno dei suoi luoghi più delicati. Il Foro Boario oggi, converremo, non è uno spazio particolarmente  
bello, non è un  
luogo identitario, non è uno spazio capace di rappresentare l'immagine di Lecce. È un'area  
prevalentemente  
occupata da funzioni di servizio, cresciuta nel tempo per stratificazioni successive, nel quale  
convivono già  
parcheggi, terminal sugli autobus e infrastrutture della mobilità....

Il Presidente:

L'Articolo 29, comma 6, parla: "i termini di tempo sono raddoppiati per le discussioni dei  
bilanci, ai Piani  
Regolatori Generali, alle loro varianti, quindi ai Piani Regolatori Generali e a materie di  
particolare rilievo  
urbanistico non chiare allo Statuto e ai Regolamenti." Non ci troviamo dinanzi a un caso di  
questo genere, tanto  
che il Regolamento, quando abbiamo parlato di Regolamento, io ho applicato i 30 minuti.  
Questo per rispetto  
puntuale di quello che è il Regolamento. Quindi i tempi per questo argomento sono 15  
minuti. Tra l'altro è  
arrivato un suo emendamento, che stavo per leggere, che consegnerò all'Aula. Continui,  
prego.

Il Consigliere Salvemini:

Allora, mozione d'ordine, credo un attimo una mozione d'ordine, visto che sono stato  
interrotto mentre parlavo.

Chiedo all'Aula, con il massimo del rispetto, abbiamo interesse noi come Consiglieri  
comunali oggi di garantire il  
massimo del confronto possibile all'esito di una relazione attraverso la quale il Sindaco ha  
esplicitamente  
richiamato il valore strategico e urbanistico del progetto in esame? Lo ha ribadito  
correttamente in più passaggi  
del suo intervento. Sostenere che questa non è una variante, questa è una variante ai  
sensi della legge regionale  
articolo 16, comma 2. È una variante tra F, ma è una variante urbanistica. E nulla può  
sostenere, nessuno credo,  
con un minimo di equilibrio, con un minimo di equilibrio può sostenere che il Consiglio  
Comunale oggi attraverso

l'esame di un progetto di un parcheggio sopra terra di 14 metri i cui significati sono richiamati nella relazione parla di nuovo landmark urbano, si possa dire che non è coerente alle previsioni dell'articolo 29, comma 2 del Regolamento. Ma io lo dico, un'interpretazione così restrittiva a chi giova? Avete interesse che ci si confronti come ha chiesto la Sindaca, o volete comprimere la discussione? Dobbiamo decidere soltanto dire sì o no o vogliamo capire qual è lo sviluppo delle posizioni che oggi chiamano la città a decidere su una un'opera così importante? È l'interpretazione...

Il Presidente:

Collega, Consigliere Salvemini, lei mi ha chiesto di avere 30 minuti di tempo, integrando, secondo lei quella che è una variante al Piano Regolatore Generale. Le ho letto l'articolo. Io ritengo...

Il Consigliere Salvemini:

Scusi, quindi lo legga fino in fondo. Qual è l'ultimo punto dell'articolo?

Il Presidente:

L'ho letto, l'ho letto fino in fondo, guardi, Consigliere Salvemini, io non ho nessuna intenzione di andare allo scontro con lei come in altre occasioni. Non voglio procedere alla sfida di nessuno. Io sono molto attento a che sia puntualmente rispettato il Regolamento, tanto che al precedente punto dell'ordine del giorno, dove si trattava di Regolamento ho assegnato 30 minuti per l'intervento. Quindi per quanto riguarda questo aspetto, il tempo a disposizione sono 15 minuti. Detto ciò, detto ciò, se lei sta ponendo una questione, la mettiamo ai voti del Consiglio. Perché in definitiva, se lei insiste in questi termini e lei pone una questione per quanto riguarda i tempi dell'intervento ai fini del dibattito su questo punto, io le dico che per quanto mi riguarda e per quanto riguarda il rispetto del Regolamento, lei, come tutti gli altri, ha diritto a 15 minuti, più i 5 minuti di dichiarazione di voto, che mi pare essere abbondantemente sufficiente, senza che ciò costituisca mettere bavaglio a nessuno.

Il Consigliere Gnoni:

Grazie, Presidente. Articolo 29, comma sesto. Tutto giusto quello che dici. Oltre alle varianti, però, c'è scritto

l'ultimo verso: "e a materie di particolare rilevanza urbanistica." Voi ritenete, lo chiedo al Sindaco, che l'ha citato

6 volte perché l'ho sottolineato, che questa delibera non abbia particolare rilievo urbanistico? Perché il

Regolamento parla chiaro. Lasciamo stare la variante che potrebbe essere (intervento svolto lontano dal

microfono) grazie. No, no, ma in italiano chiarissimo.

Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026

[Pagina 35 di 73]

Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia (EN)

Il Presidente:

È strumentale!

Il Consigliere Gnoni:

Ah, va bene, perfetto. Vengono elencate, vengono elencate, Presidente.

Il Sindaco:

Va bene, non so, per mozione d'ordine, per chiarire la situazione. Guardate che noi prima di parlare parliamo con

i documenti. Questo è un documento del settore pianificazione e sviluppo del territorio, ufficio Piano Regolatore

Generale. Abbiamo letto questo, ve lo leggo. Perché firmato dal responsabile. "Il dettame normativo specifica

che "nei casi in cui lo strumento urbanistico vigente contenga destinazioni specifiche di aree per la realizzazione

di servizi pubblici, l'approvazione di progetti di opere pubbliche ai sensi della presente legge, anche se non

conforme alle specifiche destinazioni di piano, non comporta necessità di varianti allo strumento urbanistico

medesimo." Firmato dal coordinatore.

Il Presidente:

Scusa, chiedo scusa. Il governo dell'Aula, lasciatelo a chi ha il potere di gestirlo. Vi ho già dato risposta. Stiamo

perdendo del tempo. No, ho letto puntualmente (intervento svolto lontano dal microfono) l'ho letto

puntualmente, ho letto puntualmente. Prosegua il collega, prego, prosegua collega.

(intervento svolto lontano

dal microfono) Non ho, Consigliere Salvemini, io non ho difficoltà, fermo restando che, ripeto, io sono molto,

molto attento al pieno rispetto della normativa. Però non mi faccio tirare dalla giacchetta. Siccome di per sé

stesso i termini del Regolamento implicano che sono 15 minuti, io ovviamente non ho difficoltà a fare esprimere

l'Aula, nel momento in cui l'Aula ritiene diversamente. Quindi io le dico, per alzata di mano, a questo punto io

dico (intervento svolto lontano dal microfono) no, no, per alzata di mano (intervento svolto lontano dal

microfono) guardate, guardate, per quanto, per quanto riguarda le modalità del voto, per quanto riguarda le

modalità del voto, questo è, è un abuso di democrazia, è un abuso di democrazia. Perché nel momento in cui io vi

sto dicendo che il Regolamento che disciplina la materia e non costituisce variante al Piano Regolatore ed è

declinato espressamente nell'atto, d'accordo? Io devo necessariamente darvi i tempi previsti. Quindi, per quanto

mi riguarda, per un eccesso, d'accordo, di democrazia, io invito l'Aula, nel pieno rispetto di quello che disciplina la

materia, che questo è un intervento che si limita ai 15 minuti, perché non costituisce variante al Piano

Regolatore. Quindi, a questo punto, pronti? (intervento svolto lontano dal microfono) Va bene così. Allora,

colleghi Consiglieri, è stata posta una questione, una mozione d'ordine sui tempi dell'intervento. I tempi

dell'intervento sono disciplinati dal Regolamento. Ovviamente, io non voglio prevaricare le decisioni del Consiglio

e quindi invito il Consiglio a votare nel pieno rispetto della disciplina della materia. Quindi, colleghi Consiglieri, lo vi sto rappresentando che il Regolamento dispone per 15 minuti l'intervento da parte dei Consiglieri. Vogliamo procedere, colleghi Consiglieri? Colleghi Consiglieri, mi rivolgo a tutti, ok? Quindi, per quanto (intervento svolto lontano dal microfono) Colleghi, io mi rimetto a quella che è la volontà dell'Aula, mi rimetto a quella che è la volontà dell'Aula, ok? Quindi colleghi, ci siamo un attimino congelati. Allora, i Capigruppo, i Capigruppo consiliari si esprimano e dicano quella che è la volontà. Io non ho nessuna difficoltà a prendere atto di quella che è la vostra volontà, in spregio a quella che è la normativa. Vi volete esprimere? Prego. (intervento svolto lontano dal microfono) Vogliamo sospendere un attimo? Volete eventualmente parlare? Allora qualcuno di voi eventualmente assuma la decisione (intervento svolto lontano dal microfono) Chiedo, chiedo scusa, non a microfoni spenti, a microfoni aperti. La declaratoria di questo articolo che disciplina gli interventi parla, come hai detto te, Cristian Gnoni, è materiale di particolare rilievo urbanistico, si intendono piani di lottizzazione su comparti, non un intervento unico. (intervento svolto lontano dal microfono) No, no, è quello che c'è scritto, quello che c'è scritto, quello che c'è scritto, quello che c'è scritto. Detto ciò, gli uffici ci possono eventualmente intervenire a

Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026  
[Pagina 36 di 73]  
Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia (EN)

suffragare quello che è il significato. Io do una lettura letterale. Quindi, a questo punto (intervento svolto lontano dal microfono) allora colleghi, colleghi, colleghi, colleghi, allora colleghi, l'interpretazione, l'interpretazione del Regolamento e l'applicazione del Regolamento spetta a me, spetta a me, d'accordo? E per quanto riguarda questo aspetto, non soltanto spetta a me l'interpretazione, la tenuta letterale e il significato è quello di rilevanza urbanistica, quando c'è un piano di lottizzazione, un comparto, un sub-comparto, quello sì, non quando si parla di intervento unico. Detto ciò, detto ciò, detto ciò, detto ciò, è stato declinato nella delibera, che non costituisce variante al Piano Regolatore. A questo punto, ho detto, mi rimetto agli uffici, a qualcuno. Io, vogliamo votare? Votiamo. Perfetto. Allora, Sindaco, intervieni tu, dopodiché andiamo al voto. Perché evidentemente, evidentemente, in spregio, in spregio, e voi sapete, voi che state seduti a tavola della minoranza, sapete quanto io ci tengo al rispetto della norma e ve l'ho dimostrato, ve l'ho dimostrato, ve l'ho dimostrato 48 ore fa in Commissione consiliare. Ok? Va bene? Ok, perfetto. Allora, Sindaco, volevi dire qualcosa oppure...

Il Sindaco:

No, volevo dire soltanto una cosa, al di là di questo cosiddetto dibattito; che io non consento al Consigliere

Salvemini di interpretare il mio pensiero. Sono capace di interpretarmelo da sola, il mio pensiero. E siccome sono

stata io e solo io a chiedere in quest'Aula di far salire le persone che erano giù dalle 9:00 di questa mattina; e ho

chiesto solo io di anticipare questo punto per consentire a loro che stavano sotto il sole dalle 9:00 di stamattina

di venire qui ad ascoltare. Non le consento, Consigliere Salvemini, di continuare a dire bugie.

Il Consigliere Salvemini:

Per fatto personale. Io non ho nessuna intenzione di attribuire parole ad altri. Per dovere di verità, la richiesta di

anticipazione ci è pervenuta dalla DIGOS, è stata trasferita al Sindaco, il Sindaco l'ha proposta all'Aula e l'Aula l'ha

immediatamente accolta, e l'Aula l'ha immediatamente accolta. Secondo, ho semplicemente detto: questa

discussione si potrebbe esaurire in 30 secondi, se il Sindaco, capo della maggioranza, rivolgendosi ai propri

Consiglieri, avesse detto: "si può parlare 30 minuti." Punto. Ho detto solo questo e mi assumo la responsabilità,

perché so come si governa un'Aula, essendo Sindaco di una maggioranza. Ok? Stiamo parlando da 20 minuti

perché lei non dà indicazioni alla sua maggioranza se vuole che si parli o non si parli, affida al suo Capo Di

Gabinetto il compito di dire alla sua maggioranza che non si parla 30 minuti. È chiaro? Questa è la situazione.

Il Presidente:

Consigliere Salvemini, stiamo, stiamo, stiamo perdendo veramente il lume della ragione. Stiamo perdendo il lume

della ragione. D'accordo? Quindi, a questo punto, questo Presidente, questo Presidente ha deciso che in

applicazione del Regolamento, d'accordo? Il tempo a disposizione di tutti i Consiglieri è di 15 minuti. Purtroppo,

ho detto, che sono disponibile a rimettermi a quello che è il voto dell'Aula. Quindi se il voto dell'Aula dovesse,

diciamo, confermare il mio pensiero, gli interventi saranno di 15 minuti. Basta, questo è! Chiuso. Allora,

mettiamo al voto. (interventi svolti lontano dal microfono) Sono aperte le votazioni. (interventi svolti lontano dal

microfono) Collega, collega Della Giorgia. No, no, l'ho letta, l'ho letta, l'ho letta. Se qualcuno, se qualcuno, se

qualcuno interpreta letteralmente diverso da me, guardi, guardi, no, guardi, collega Della Giorgia, guardi, collega

Della Giorgia, che io l'ho voluta mettere al voto. Io l'ho voluta mettere al voto, non sono tenuto a mettere al

voto, non sono tenuto a mettere al voto. (interventi svolti lontano dal microfono) Allora, chi deve fare? Cairo,

Cicirillo, Della Giorgia, Della Giorgia, Foresio, Fragola. C'è Fragola? Poso, Mignone c'è? Allora, sono 16 voti contrari, 10 voti favorevoli.

Il collega Salvemini è pregato di proseguire il suo intervento nei limiti di 15 minuti. Grazie.

Il Consigliere Salvemini:

Provo a stare nei 15 minuti. Dicevo, questa deliberazione ci chiede uno sforzo, cioè quello di non guardare al Foro

Boario come un semplice lotto sul quale realizzare un'opera pubblica, perché se così facessimo finiremmo per

Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026

[Pagina 37 di 73]

Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia (EN)

vedere soltanto un parcheggio. Invece questa delibera parla di molto altro, parla del modo attraverso il quale una

città intende trasformare uno dei suoi luoghi più delicati. Come dicevo, il Foro Boario non è un luogo

particolarmente bello, non è neanche un luogo identitario, non è uno spazio che oggi restituisce l'immagine della

città. È un'area occupata da funzioni stratificate nel tempo, oggi destinate a parcheggi, termina degli autobus e

infrastrutture della mobilità. Ed è proprio questa la ragione per la quale si decise di intervenire. L'obiettivo non

era semplicemente realizzare una nuova infrastruttura, era trasformare un luogo anonimo in uno spazio capace

di restituire qualità urbana all'ingresso della città. E per comprenderlo meglio bisogna alzare lo sguardo. Attorno

al Foro Boario si concentrano luoghi significativi della storia e dell'identità di Lecce: il complesso degli Agostiniani,

le mura urbane, il cimitero monumentale, l'antico monastero degli Olivetani. Eppure proprio al centro di quel

sistema la città presenta ancora oggi uno spazio che non riesce a dialogare con ciò che la circonda. Questa era la

vera sfida: non costruire un parcheggio, ma ricucire una frattura urbana. Con questo spirito del contratto

istituzionale di sviluppo scegliemmo di camminare quell'area all'interno della progettazione. È stato ricordato,

nasce come strumento straordinario di programmazione. Destinato a sostenere la rigenerazione e valorizzazione

del sistema costiero. Il CIS non viene individuato come semplice intervento sulla mobilità urbana, ma un progetto

capace di mettere in relazione Lecce con l'aeroporto del Salento, la rete ferroviaria, il porto, e attraverso quelle

infrastrutture, rafforzare il collegamento della città con il proprio sistema costiero. Per questa ragione

destinammo 29 milioni di euro, più della metà delle risorse del contratto istituzionale di sviluppo. Per quanto mi

è dato ricordare, credo, difficilmente la nostra città ha concentrato in un'unica trasformazione urbana una

quantità di risorse di queste dimensioni. Ecco perché oggi siamo chiamati a comprendere la natura della

decisione che ci viene posta all'attenzione. Non stiamo discutendo di un'opera pubblica come le altre, stiamo

discutendo di quella che il Comune di Lecce ha individuato come principale investimento strategico della propria

progettazione. Il progetto non nasce per risolvere solo un problema di parcheggi. Il Foro Boario svolgeva già la funzione di parcheggio terminal del trasporto pubblico, punto di interscambio e approdo degli autobus turistici. Già oggi è questo. La domanda che ci ponemmo all'epoca fu un'altra: come mantenere e migliorare quella funzione senza rinunciare alla qualità dello spazio urbano? E fu questa la domanda che guidò la progettazione. La risposta quale fu? L'internamento del parcheggio, perché rappresentava l'occasione per risolvere un problema più grande: restituire qualità urbana a uno dei principali accessi della città. Non una scelta estetica, una scelta urbanistica. L'idea era semplice: lasciare che l'infrastruttura continuasse a svolgere il proprio compito, ma senza occupare lo spazio che avrebbe potuto essere restituito e liberato alla città. Non costruire sopra, ma costruire sotto. Lasciare emergere una nuova piazza, trasformare un luogo di attraversamento in un luogo urbano. È a questo punto che la vicenda conosce il passaggio decisivo, non quando cambia l'Amministrazione, ma quando viene, non quando viene affidata la progettazione, ma quando il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica accerta che il quadro economico originario non è più sufficiente a realizzare l'opera per come era stata immaginata. È un fatto, con il quale negli ultimi anni tutte le amministrazioni pubbliche hanno dovuto confrontarsi. L'aumento dei costi delle opere ha imposto ovunque revisioni progettuali. Non è questo il punto. Il punto è ciò che accade dopo. Quale istruttoria viene avviata? Quale verifica viene svolta prima di rinunciare all'impostazione urbanistica originaria? È questa che mi sono, è la domanda che mi sono posto insieme ai colleghi leggendo gli atti, ed è qui che nasce la nostra perplessità e il nostro dissenso. Io non sostengo, né sosteniamo, che il progetto originario dovesse essere realizzato ad ogni costo. Sostengo invece, che prima di abbandonare la visione urbanistica che aveva giustificato un investimento di 29 milioni di euro, ci sarebbe voluta un'istruttoria all'altezza dell'importanza di questa scelta. Bisogna ricordare che cos'è un contratto di istruzione e sviluppo. Non è un semplice contenitore di finanziamenti, è uno strumento di programmazione. E il contratto sottoscritto nel 2022 disciplina espressamente le possibilità di rimodulare gli interventi, utilizzare eventuali economie, riprogrammare le risorse e integrare il con nuovi finanziamenti. È il modo con il quale il contratto è stato costruito e non è una previsione rimasta sulla carta. Scorrendo gli atti disponibili presso il Ministero, le agenzie di coesione, si può facilmente accertare come ci siano precedenti di rimodulazione del CIS. Negli stessi mesi in cui emergeva l'insufficienza del quadro economico, il Comune di diventava beneficiario di nuovi finanziamenti nell'ambito dell'Accordo di

Sviluppo e Coesione. Non affermo che quelle risorse avrebbero potuto essere destinate al Foro Boario. Osservo

però che il nuovo accordo prevedeva anch'esso strumento di aggiornamento e rimodulazione del programma, e

che il Comune era direttamente coinvolto nell'attuazione di interventi strategici finanziati con Fondi Sviluppo e

Coesione. Mi sarei aspettato per questa ragione di trovare negli atti almeno una verifica circa la possibilità di

integrare il quadro economico dell'opera, oppure una motivazione che spiegasse perché quella strada fosse

ritenuta impraticabile. Non era certo che quella verifica avrebbe dato esito positivo, ma rappresentava un

passaggio istruttorio coerente con la rilevanza dell'intervento. Se questa, se quella strada fosse stata percorsa e si

fosse rivelata impossibile, oggi leggeremmo negli atti quel tentativo, le interlocuzioni istituzionali, le verifiche

compiute, le ragioni che hanno condotto ad escluderla. Invece, gli atti raccontano direttamente la scelta di

modificare il progetto, ed è qui che si colloca il punto di svolta. Da quel momento non cambia solo la soluzione

tecnica, cambia anche il criterio che guida la decisione. La domanda non è più come possiamo conservare l'idea

di città che aveva ispirato il progetto originario, ma diventa: quel progetto, quale progetto possiamo realizzare

con le risorse disponibili? Ed è una differenza profonda, perché nel primo caso il vincolo finanziario è uno degli

elementi della decisione. Nel secondo è l'elemento che ridefinisce l'idea stessa della città. Ecco perché riteniamo

che il Consiglio Comunale avrebbe dovuto essere chiamato a discutere, non soltanto di un progetto, ma anche

della scelta di abbandonare la visione urbanistica che aveva motivato il progetto originario. Cosa cambia realmente? Perché la differenza tra i due progetti non consiste

semplicemente nella collocazione

del parcheggio, è una diversa idea del rapporto fra infrastrutture e spazio pubblico e città. Dove il progetto

originario liberava la superficie, il nuovo introduce un volume destinato a modificare definitivamente la

percezione dell'intero accesso occidentale alla città. Ma non è che cambia solo la forma dell'edificio, sopra terra,

sotto terra, Cambia la natura dell'HUB e i numeri lo comprendono. La soluzione interrata sviluppava 893 posti

auto e disponeva di 19 stalli per gli autobus urbani e 27 stalli per gli autobus di sosta lunga, complessivamente 46

stalli dedicati al trasporto pubblico, che oggi si riducono di oltre il 50%. Ma a questo punto che nasce una

domanda che negli atti non viene affrontata. Si sostiene che non è più realizzabile un parcheggio di 893 posti.

Successivamente viene verificata una seconda soluzione da 700 posti, anch'essa incompatibile con il quadro economico. Due, quelle due soluzioni, è stato precisato, non sono più realizzabili, ma non dimostra che l'interramento dovesse essere necessariamente abbandonato, perché tra un parcheggio da quasi 900 posti e un edificio multipiano esisteva uno spazio progettuale che, almeno dagli atti sottoposti al Consiglio, non risulta essere stato esplorato: la possibilità di riprogettare complessivamente l'HUB ridimensionando il parcheggio, riorganizzandone le funzioni nell'ambito del finanziamento disponibile. Il confronto con le città italiane di media dimensione a forte vocazione turistica segnala la presenza di: parcheggi interrati della grandezza di 400-600 posti, dimensioni del tutto ordinarie per città come Lecce. Nel frattempo Lecce è cambiata. Dal 2019-2020 ad oggi ha realizzato oltre 1000 posti auto interrati sull'asse che va da Viale Michele De Pietro sino all'area del Foro, dell'ex caserma Massa. Un'eventuale riduzione del parcheggio a 500-600 posti insieme all'organizzazione funzionale avrebbe probabilmente trovato possibilità di essere finanziata. Lo dico senza alcuna presunzione di certezza, ma senza neanche aver avuto modo, come Consigliere, insieme a voi, di sapere perché questa strada non è stata esplorata. Questa scelta può certamente rendere più efficiente la circolazione dei mezzi, ma esprime appunto un'altra idea di HUB, che tra l'altro diventa anche, dagli atti risulta, stazione del sistema filoviario, un luogo attraversato da bifilare, filobus e apparati tecnici. Una scelta comprensibile dal punto di vista trasportistico, che dovrebbe essere considerata anche dal punto di vista urbano. Però i rendering disponibili non restituiscono neanche questa configurazione, rappresentano il nuovo edificio e il suo intorno, ma non comprendono il sistema dei pali e delle linee aeree aperte previsto dal potenziamento del sistema filoviario. Ho cercato di spiegare perché considero, quello oggi sottoposto al Consiglio, non un progetto diverso, ma un'idea diversa di città. Ed è proprio per questo che ritengo necessario soffermarmi sul procedimento. Esiste un principio che considero essenziale: più una trasformazione urbana modifica stabilmente la forma della città e il suo rapporto con lo spazio pubblico e con il patrimonio storico, come nel caso che affrontiamo, maggiore deve essere il confronto pubblico che accompagna la decisione. So bene quale potrebbe essere l'obiezione: si potrebbe osservare che

Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026  
[Pagina 39 di 73]  
Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia (EN)  
neppure il progetto originario del CIS fu preceduto da un ampio dibattito. È vero, ma la ragione è semplice: quel

progetto non cambiava la natura urbanistica del Foro Boario. Il Foro Boario era già di fatto, e nella disciplina del Piano Regolatore, un luogo destinato alla mobilità, all'interscambio. Il progetto originario sviluppava quella funzione trasferendo sottoterra ciò che riveniva invece, occupava il piano di campagna, restituendo alla città lo spazio pubblico. L'infrastruttura quindi scompariva alla vista e lo spazio pubblico diventava il nuovo elemento identitario. Il progetto che è stato presentato, che è agli atti, è completamente diverso. Ed è quello questa diversa natura della trasformazione che avrebbe richiesto un diverso processo decisionale. Anche la scelta di ricorrere all'articolo 6 si colloca dentro questo quadro. Non sostengo che fosse consentita, l'ordinamento lo prevede. Il punto è un altro: osservati nell'insieme, tutti i procedimenti raccontano una precisa filosofia amministrativa. Ogni volta che il procedimento offriva più possibilità è stata scelta quella che consentiva di ridurre i tempi, concentrare le decisioni e arrivare più rapidamente all'approvazione del nuovo progetto. Ed è questa continuità che ci interroga, perché esiste una differenza tra ciò che l'ordinamento consente e ciò che è politicamente opportuno fare. L'ordinamento offre strumenti di semplificazione, ma la semplificazione non deve diventare un valore in sé. Soprattutto quando siamo chiamati a decidere una trasformazione che modifica in modo così significativo uno dei principali ingressi della città. Più una scelta cambia l'identità di un luogo, meno dovrebbe essere spinta al limite di semplificare il procedimento. L'urbanistica non è soltanto il luogo nel quale si progettano gli edifici, è il luogo nella quale, attraverso il quale, una comunità decide come, cosa intende diventare. Le procedure non sono mai un ostacolo alla politica, sono il tempo della politica e il tempo necessario per discutere e confrontare. Abbiamo presentato un emendamento il cui obiettivo è riconoscere ai cittadini il diritto di essere ascoltati prima che una scelta definitiva diventi definitiva. Non per rallentare un'opera, non per bloccare un progetto, ma per restituire alla città uno spazio di consapevolezza e di conoscenza della trasformazione che stiamo vivendo.

Il Presidente:

Grazie al collega Salvemini. Il collega Occhineri, prego.

Il Consigliere Occhineri:

Grazie, Presidente. Quello che voglio rappresentare, e naturalmente parlo della mia visione di come sono andate

le cose, è che tutto doveva partire dall'idea progettuale, no? Cioè, l'intervento non bisognava entrare così tanto

nel tecnico, bisognava partire da quella che era la visione della città. Cioè quello spazio è già un parcheggio, è un

parcheggio che certamente non è gradevole. L'occasione era ghiotta per rinnovare e rigenerare quel posto, quel

luogo e renderlo evidentemente maggiormente fruibile, renderlo evidentemente più importante, anche dal punto di vista... anche perché è l'ingresso alla città, il nostro ingresso principale, ingresso da nord. Quindi la scelta di interrare il parcheggio non è stata casuale, non è stato un conteggio, non ci si è fermati e soffermati solo ai conteggi, ai soldi, al numero di posti. Serviva rinnovare la fruizione di Piazza Carmelo Bene, rigenerando il verde e aumentando e non azzerando le superfici permeabili. Si tratta di capire quale idea progettuale prediligere.

Questa è la questione. Voi ne avete fatto, invece, una questione di conti. È normale, è giusto che si parli anche di soldi. Abbiamo un limite di spesa, quindi ci mancherebbe anche. Ma quell'idea - secondo me - non doveva mai venire meno. E vi parlo da ingegnere che non è assolutamente spaventato dalle nuove architetture, anche davanti alle vecchie architetture. Ma quel fabbricato non è solo un'opportunità architettonica, come l'ha chiamata il Sindaco. Posso essere d'accordo, ma è un fabbricato che è altamente impattante. In ogni caso, partire dai soldi non è stata un'idea vincente. Questa è la mia idea. Innanzitutto si doveva partire dal coinvolgimento della cittadinanza, del quartiere. Il coinvolgimento del quartiere era essenziale. Perché quando si cambia l'idea, un'idea così radicalmente, quando si pensa di modificare così radicalmente la città e l'ingresso alla città, secondo me, con un'idea sottesa di un fabbricato così impattante, secondo me, l'intervento, il coinvolgimento della città, il coinvolgimento della cittadinanza, il coinvolgimento di quel quartiere doveva essere assolutamente preliminare.

Questa è la mia idea. Siete partiti invece dai soldi, che è prioritario nel senso come limite di spesa, ma poteva

Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026

[Pagina 40 di 73]

Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia (EN)

essere preso a riferimento nel senso di arrivare a fare quello che si poteva fare con quei soldi. Non sono pochi, eh? Non sono pochi soldi che ci hanno assegnato per quell'intervento. Il numero di posti auto, anche quello non è prioritario, perché oggi Lecce, grazie a Dio, si sta adoperando, si è adoperata e sta ottenendo man mano tanto, tanti parcheggi. A parte il fatto che dovevamo averne altri 5.000, ma insomma mi fermo qui. Ma i parcheggi che sono stati aperti, mi riferisco all'ex Enel, mi riferisco all'ex Mercato dei Fiori, il Liberty, come si chiama; io credo che siano ormai delle infrastrutture che non sono banali, per cui il numero di parcheggi, a parere mio, non doveva essere considerato come prioritario, anche se rientra assolutamente in una valutazione. La vostra valutazione. La facilità di realizzazione, posso essere d'accordo anche su quello, effettivamente non scavare a

Lecce forse aiuta, costruire in elevato forse diminuisce i tempi, può essere; ma non era detto che fosse la priorità.

Un'opportunità, appunto abbiamo detto, dal punto di vista architettonico, anche quella non è una priorità. Poi

ben venga se sarà, perché andrete dritti, sarà un'opera architettonica non brutta, diciamo così, ma questa non

doveva essere la priorità. E poi i tempi. La verità, questo è quello che leggiamo, è che avete fatto tutto soli, non vi

siete confrontati con nessuno. E non parlo solo della cittadinanza e del quartiere, ma neanche all'interno

dell'Aula, siamo arrivati a sapere che era stato realizzato in questo modo, che l'idea ormai era cambiata e che

ormai non si poteva fare nulla. Perché non si poteva fare nulla? Nulla, perché siete andati dritti per la strada che

avevate deciso che era e che avevate pensato fosse la migliore. E su quell'idea avete speso risorse e tempo, tanto

tempo, che quando vi siete accorti che qualcuno non era d'accordo, guarda caso, vi siete trovati in difficoltà. Oggi

il tempo per cambiare, purtroppo, ahimè, lo dico, onestamente, secondo me, non ce l'avete più. E quindi questa

è la minestra che sottoponete all'Aula e che credo vi approverete però da soli. Grazie.

Il Consigliere Della Giorgia:

Posso parlare, Presidente? (intervento svolto lontano dal microfono) Allora, l'idea strategica che era alla base di

questo progetto, ovviamente era fondamentalmente indirizzata a costruire, come è stato detto chiaramente

nell'intervento del Consigliere Salvemini, un HUB dell'intermodalità su un parcheggio sottoposto. Perché

ovviamente l'idea strategica era quella di non alterare l'ingresso della città. Perché se noi parlassimo di una

struttura in altre parti della città, potremmo anche trovare giustificazione a questo progetto di farlo

sopraelevato. Però all'ingresso della città, con le mura urbane, complesso degli Agostiniani, tutte le

problematiche collegate a questa visione della città, andare a costruire un parcheggio sopraelevato ovviamente

impatta in una maniera fondamentale. La progettazione affidata a questo raggruppamento temporaneo di

professionisti, che cosa fa? Fa a un certo punto uno studio e rileva le criticità che rendono la soluzione interrata

non percorribile. L'elenco, la Sindaca l'ha elencato nel suo discorso: scavi profondi, ingenti volumi da gestire e

trasportare, emissioni di polveri, complessità esecutiva, stima economica. Quindi, dopo aver valutato anche non

percorribile l'ipotesi parcheggio su due livelli interrati, opta per l'ipotesi di un parcheggio fuori-terra con una, a

quota campagna, l'HUB del trasporto con le aree di servizio. Al di sopra il corpo del parcheggio multipiano che si

eleva per circa 15 metri con una riduzione dei parcheggi da 900 circa a 771. Allora, intanto io avrei voluto capire,

perché non si sono cercate altre proposte, perché nelle proposte fatte dal raggruppamento c'era l'ipotesi 3 piani

interrati, l'ipotesi 2 piani interrati, e poi si fa lo studio sull'ipotesi dei 3 piani sopraelevati. Vorrei capire, perché, per esempio, fare una struttura meno impattante con anche una riduzione dei posti, perché è stato posto anche dal Consigliere Occhineri probabilmente non c'è bisogno di un numero così eccessivo di posti, visto che ci sono già altri parcheggi a Lecce. Si poteva fare un parcheggio interrato e uno sopraelevato. Probabilmente questa ipotesi vedo che non è stata manco presa in considerazione (intervento svolto lontano dal microfono) Un piano, certo. Qui il raggruppamento dice, fa un elenco dei benefici della soluzione sopraelevata. È un elenco completo di tutto: minore complessità esecutiva, aumento dell'affidabilità della cantierizzazione, riduzione, assenza di scavo profondo, minori interferenze con falde e sottoservizi, possibilità di ricorso a tecniche di prefabbricazione, resilienza idraulica, sicurezza ed esercizio, flessibilità ed adattabilità, riduzione dei rischi e dei costi indiretti, riconversione. Allora, io mi domando, visto che queste sono tutte considerazioni generali e generiche, presumo che se noi seguissimo questa linea, tutti i parcheggi dovrebbero essere sopraelevati, non potrebbero esistere

Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026

[Pagina 41 di 73]

Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia (EN)

parcheggi interrati, perché il beneficio di un parcheggio sopraelevato è talmente evidente. Allora mi domando se

noi pensiamo per esempio al parcheggio Ex Mas, al parcheggio Ex Enel se fossero sopraelevati. Eppure lì sono

stati costruiti parcheggi sottoposti al piano stradale. Io penso che la Giunta e il Sindaco, nel momento in cui le è

stato proposto questa modifica, che costituiva una trasformazione urbanistica ad impatto notevolissimo rispetto

al progetto originario, si sarebbe dovuta fermare. Avrebbe dovuto valutare tutto bene, avrebbe dovuto forse

chiedere nuove proposte, e, in ogni caso, avrebbe dovuto disporre probabilmente un procedimento ordinario di

variante urbanistica, perché questo era lo strumento idoneo ad assicurare la valutazione dell'interesse pubblico.

Questo indipendentemente dall'applicabilità dell'articolo 16 della legge regionale 13/2001, ma proprio una

variante urbanistica per garantire trasparenza e partecipazione. Invece qui, come in tanti altri passaggi di questa

Amministrazione: partecipazione zero, condivisione zero, assemblee pubbliche zero, incontri con i residenti zero.

L'unico incontro con i residenti si è tenuto qui nella Commissione Controllo del Consigliere Rotundo della

minoranza. Solo lì sono stati ascoltati i residenti, nella Commissione Controllo del Consigliere Rotundo, e una sola

Commissione Urbanistica per discutere e nello stesso tempo votare un progetto che inciderà urbanisticamente in

maniera così impattante. Perché di tutte le criticità esposte dal raggruppamento temporaneo di professionisti, la criticità veramente essenziale è che non possiamo tenere in secondo ordine, non è stata in realtà molto approfondita, che è quella paesaggistica ed urbana. Perché sì, Sindaco, lei dice “non è che non ne teniamo conto”, ma qui parliamo di un volume imponente, un volume che si alza per 15 metri, che incide sull'accesso alla città e sulla qualità percettiva dello spazio pubblico. E addirittura nella proposta siamo, per me, a un paradosso. L'ho detto già in Commissione. A un certo punto viene descritta questa struttura come un futuro landmark urbano all'ingresso della città, un segno riconoscibile ed accogliente, capace di qualificare la soglia urbana, orientare il visitatore. Allora, nella mia ignoranza in materia, perché faccio altro? Sono andato a vedere cos'è il landmark urbano. Penso che l'abbiate fatto tutti, spero. Che cos'è il landmark urbano? È un punto di riferimento visivo simbolico nello spazio delle città. Vi faccio esempi di landmark urbani storici: Colosseo, Mole Antonelliana a Torino, Torre degli Asinelli a Bologna, Torre Eiffel Parigi. Ve li faccio per fare capire cos'è il landmark urbano. Quali sono i landmark urbani moderni? Quindi vediamo quelli moderni, cioè quelle opere di architettura contemporanea che ridisegnano lo skyline e rilanciano l'immagine urbana secondo la teoria appunto di Lynch, che viene appunto citata, perché viene citato come landmark. Gli esempi sono: il Bosco Verticale a Milano, Il Museo di Guggenheim a Bilbao, il grattacielo Shard a Londra. Non so se mi sto spiegando. È ovvio che sto facendo dei paragoni estremi, perché sto parlando di opere di Renzo Piano, di grandissimi ingegneri, ma parliamo di strutture, per farvi capire cos'è landmark urbano, che sono capaci di far risaltare una città, sono capaci di essere un volano per l'economia, sono capaci che diventano, sono strutture che diventano identificative per una città. Ora, qui possiamo parlare di tutto, ma pensare che questa struttura multipiana a Lecce possa essere vista con un landmark accogliente all'ingresso di Lecce, visivamente ed esteticamente, mi sembra veramente un eccesso, perché rimane quello che è: una grande infrastruttura di sosta funzionale, speriamo e vediamo, ma da un punto di vista visivo e urbanistico assolutamente impattante e invasiva. E che ci facciano vedere i rendering con le lucine di notte, che così è carino. I rendering fanno sembrare tutto bellissimo. Vedremo poi cosa uscirà, il rendering con le lucine di notte. Di giorno quello rimarrà un mausoleo alto 15 metri che impatterà all'ingresso di Lecce e dovrebbe essere il nostro landmark urbano, questa struttura. Ma ci rendiamo conto? Dovrebbe essere un elemento identificativo di Lecce. Ma voi veramente volete che una struttura di 3 piani di sosta possa essere un

elemento identificativo di Lecce? E che Lecce, entrando, sia vista come questa struttura bellissima? Allora sarà funzionale? Speriamo; sarà risolutiva per i parcheggi interscambio, speriamo. Ma per favore, non parliamo di estetica, non parliamo di urbanistica nel senso alto del termine, perché questo rimarrà un grande mausoleo impattante all'ingresso di Lecce. Seconda criticità, quello che io dico, perché non si poteva pensare a fare con gli stessi importi un'opera meno impattante, anche come è stato detto con un numero inferiore di stalli di sosta?

Perché, a questo punto, noi dovevamo conciliare la funzionalità di un progetto anche con l'estetica e con

l'urbanistica di Lecce. Il risparmio si è ottenuto con una riduzione di complessità, che rischia di scaricarsi sulla qualità urbana, sull'estetica e sulla percezione collettiva dell'intervento. Dire che il fuori-terra è più rapido, costa Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026 [Pagina 43 di 73]

Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia (EN) ritorneremmo al discorso dell'ascolto, che pure è stato un elemento fondante della campagna elettorale. Allora,

sono gli stessi progettisti a parlare, e lo fanno a pagina mi pare 36, arrivano proprio alla fine quando fanno un

bilancio. Bene, e che cosa dicono? Dicono che la criticità maggiore è quella dell'impatto visivo. Parlano di

mitigazione continuamente. Mitigazione visiva, mitigazione del calore, la necessità di proporre alberature. Poi

uno va a vedere il rendering e quali sono le alberature proposte? Le palme del deserto, altissime. Ma la palma

non mi pare che sia il, questo è quello che ho visto io, Consigliera. Va bene, io ho visto quello, può darsi che io

stia sbagliando, mi correggerete. Proseguo nella mia personale visione. E questa necessità di mitigare, si parla

appunto di, del tentativo di far dialogare, secondo me, in un'area a fortissima concentrazione di monumenti

storici. Non mi ripeterò, lo hanno detto gli altri colleghi, ma la cosa peggiore quella proprio delle mura. A mio

modo di vedere, quello era l'ingresso della città. Se volessimo soltanto in termini, così, romantici dire, ma che

cosa facevano i cittadini? I cittadini, chiedo scusa, coloro i quali accedevano a Lecce, che cosa vedevano?

Vedevano le mura di Carlo V. E qui vorrei evidenziare un'un'altra criticità: l'approccio urbanistico diverso. Allora,

queste mura vanno viste o non vanno viste? Se vanno viste, non possono essere, non ci può essere l'interferenza

neanche di radi e poveri alberelli in quella che io dal primo momento, da appena è stata disvelata, ho chiamato la

spianata delle moschee, vale a dire piazza Libertini, e adesso invece ritorniamo a dire che il Circolo Cittadino deve

andare giù, perché anche quel tratto di mura deve essere libero. Allora mi verrebbe da dire, qual è l'atteggiamento univoco? Le vogliamo coprire o le vogliamo scoprire? Allora lì le vogliamo scoprire

senza se e  
senza ma, e qui diciamo no, che va benissimo questa costruzione, che se uno si fa una ricerca in rete — scusate, il  
riflessivo non è opportuno — se uno fa una ricerca in rete troverà che questo tipo di costruzioni sta  
benissimo in  
certe visioni tutte americane, un po' alla Calvino, dove l'idea di queste masse pesanti da incubo, mi  
verrebbe da  
dire. Personalmente questa è la visione che ho, e che secondo me hanno anche coloro i quali lì  
abitano. Adesso,  
al di là di quello che potrà avvenire in termini proprio di parcheggio e di fruizione. Dicevo, questa  
pesantezza che  
nel progetto si dice “verrà alleggerita” da che cosa verrà alleggerita? Da pannelli prefabbricati? Sol  
perché hanno  
la colorazione della pietra leccese? Ma scusatemi, da un punto di vista proprio di quella che è la  
qualità  
urbanistica di Lecce mi sembra veramente uno stravolgimento. Si parla di riconversione. In che  
cosa? Potrà  
essere riconvertita. Ma che cosa si pensa? Allora che cosa c'è? La coscienza sporca. Se oggi devo  
realizzare  
qualcosa, già penso alla riconversione. La riconvertibilità di una massa alta 15 metri, Porta Napoli,  
lo ricordiamo,  
è alta 20, le mura nel punto più alto sono alte 5 metri e 70. Quindi non ci vuole neanche un  
esercizio di disegno  
geometrico per capire che se ti trovi in un determinato punto, e guardando anche la piantina uno  
se ne rende  
conto facendo le opportune proiezioni, che le mura tu le vedi solo e soltanto quando sei arrivato  
alla rotonda,  
non hai altra possibilità. Beh, mi sembra che nella progettazione l'onestà intellettuale non è che sia  
proprio stata  
la prima bandiera. Dice, costa molto scendere giù, fare dei parcheggi interrati; ma allora perché a  
casa noi  
mettiamo le tubature all'interno dei muri? Mettiamo dei tubi innocenti e così risparmiamo.  
Facciamo come negli  
anni immediatamente successivi alla guerra, mettiamo delle tubature semplici senza necessità poi  
di cercare di  
mitigare appunto l'impatto visivo. Mi avvio alla conclusione. Allora, un'altra ultima considerazione,  
non voglio  
veramente andare oltre. Intanto c'è una compromissione del contesto monumentale, vistosissimo.  
Cioè, è come  
voler sbranare. Ripeto, io questo senso di non appartenenza continuo ad averlo forte. Mi sento  
fortemente  
infastidita dalla mancanza dell'ascolto. Sarebbe stato, su certe cose così importanti, per me  
sarebbe naturale che  
la maggioranza, prima di prendere decisioni, ma guardate, lo dico anche in termini formali, per  
avere una buona  
reputazione a seguire, no? A dire: però ci hanno ascoltato, però ci siamo confrontati. Allora, non  
c'è questa  
possibilità e andiamo a carro armato sulla compromissione, a mio modo di vedere, con questa che  
viene definita

lanterna urbana, una compromissione seria del contesto monumentale. Ancora, una pressione urbanistica, questo HUB di dimensioni così rilevanti. Ma mi chiedo, uno studio sulla fruizione è stato fatto? I numeri quali sono? Ci abbiamo bisogno veramente di 800 parcheggi lì in quel punto. Ma non si poteva trovare una soluzione diversa? Se ne poteva ragionare insieme? No, perché sennò il potere come lo si esercita? Io dico sempre, ho sempre detto che il potere lo si esercita sulle cose vuote. Vale a dire, se io dico a qualcuno "spostati da là", "perché?" Perché lì intralci le vie d'uscita. Se io dico a uno spostati da là, perché? Perché così voglio. Allora,

Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026

[Pagina 44 di 73]

Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia (EN) questa non è una maniera - secondo me - che poi è anche corrispondente alle persone che questo potere lo esercitano, perché secondo me hanno una struttura culturale ben diversa. Quindi dicevo, concludendo, è un patrimonio storico che va tutelato, va tutelata la qualità dello spazio urbano e la funzione dell'accesso alla città.

L'ultima considerazione, veramente chiudo. Queste opere sono opere di cui noi, parlo per me ovviamente, non potremmo vedere una fruizione a 50 anni. Sto parlando di me, lo ripeto. Noi che cosa lasciamo in eredità agli altri? Abbiamo il diritto di essere così invasivi nei confronti di quelli che saranno i cittadini di domani, non di oggi.

Perché oggi ci potremmo lamentare, ci potremmo sbuffare, potremmo dire qualunque cosa, ma la città non è nostra. La città è di quei ragazzi che oggi hanno, di quei bambini, di quei ragazzi che oggi hanno un'età compresa tra i 5 e i 15 anni. Saranno loro che tra 15, 20 anni, 30 anni diranno "ah, che bella cosa è stata fatta!" Così come purtroppo è avvenuto anche per tante altre cose su cui non si è potuto più discutere. Grazie.

Il Presidente:

...la collega Di Cuonzo, prego collega Gnoni.

Il Consigliere Gnoni:

Io mi rivolgo a voi in segno di protesta, soprattutto dei colleghi della maggioranza, della conduzione, e non faccio nessun nome, quindi Presidente non mi levi la parola, non ce l'ho con lei, ce l'ho con tutti. Oggi, avendo attaccato il Sindaco le ultime volte, oggi il Sindaco su questa proposta di delibera, e spiegherò il perché anche in Commissione, nulla c'entra. Per protesta io non entro nel merito, però la città deve sapere l'iter di questo provvedimento. Arriva in Giunta a maggio, Mutismo selettivo. Mutismo selettivo. Un'associazione sollecita la minoranza, trattandosi di, non per vicinanza politica, non è vicina a noi, ma perché è un atto posto dal governo. Si

convoca una Commissione controllo e un umile Consigliere comunale come Christian Gnoni viene a conoscenza del progetto. Mi direte, come? Gli atti sono pubblici. Ci mancherebbe altro! E però a me, Paolo, una cosa non torna, e non c'entri neanche tu. Maggio delibera, portiamo in Commissione il 24 di luglio nella discussione. La Commissione sotto registrazione inizia alle 11:03, finisce alle 11:30, quindi mezz'ora di non discussione perché non si arriva alla discussione. Non abbiamo la parte politica, ma abbiamo il Capo Di Gabinetto che illustra la delibera dal (intervento svolto lontano dal microfono) sì, illustra il Capo Di Gabinetto la delibera, altra piccola anomalia, ma ognuno fa come vuole. Io non pensavo dopo 5 anni di governo Sindaco di Salvemini che il Capo Di Gabinetto potesse illustrare la delibera, però sicuramente sarà fatto, si può fare. Ma non è questo, non è questo il tema. E dopo mezz'ora però di discussione la portiamo al voto e me la trovo oggi in Consiglio, ripeto, ma io parlo non solamente a voi, io parlo esclusivamente alla città, il 24 luglio dopo 6 giorni arriva in Consiglio Comunale, va votata, si è capito, adesso il cerchio si chiude. Io non capivo la velocità. E poi, senza citare nessuno, perché non voglio mi interrompa nessuno, perché sto facendo una protesta contro me stesso, strozzare la discussione. Perché l'avete strozzata, e non l'ha strozzata il Presidente, non l'ha strozzata il Sindaco, l'avete stronzata voi, voi. A quale fine? Io posso capire chi ha interesse che questa delibera vada avanti veloce. Si è detto, no, bisogna sbrigarsi per i lavori. Non facciamo politica da ieri, non c'è niente di losco, di particolare, però c'è una volontà politica di andare velocissimi, fare 2-3 Commissioni ma anche per prendere in giro questi 12 deficienti. Ma cosa avrebbe comportato fare uscire 5-6 articoli sul giornale? Che se qualche residente non sa neanche di che stiamo parlando, potrebbe andare dal Sindaco e dire: "Sindaco, lei ha detto che la mia stanza è aperta" in campagna elettorale. Le voglio dire che questo progetto è una grande schifezza. Lo poteva dire, perché strozzare? Io sono 7 anni che sto qui, è pochissimo, ma sto ogni giorno. Non l'ho mai vista una delibera di Giunta in 30 minuti di discussione. Il Sindaco giustamente oggi ha avuto difficoltà a relazionare in 37 minuti, che non era facile spiegarlo. E perché io devo entrare nel merito? Perché avete deciso che sono 15 minuti quando di Regolamento è 30? Che a votazione avete deciso che avete i numeri? Ma la legge non è che si può inventare perché uno dice voto. Avete strozzato oggi la discussione, l'avete fatto in Commissione. L'unica cosa che se qualcuno mi spiega, ma deve essere bravo a spiegarlo perché lo deve spiegare alla città, perché da

maggio arriva

il 24, si discute mezz'ora e si porta in Consiglio e non ci fate discutere? Nel merito è giustissimo, uno può dire la

Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026

[Pagina 45 di 73]

Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia (EN)  
voglio di 15 piani, ma io la voglio di 3, io la voglio di mezzo, ma io non la voglio proprio. È giusto, governate, ed è

giusto che potete modificare. Non dovete dare conto, o meglio, dovete dare conto alla città, ma mettete almeno

in condizioni che i poveri cristiani sanno di che si sta parlando. In mezz'ora di Commissione. Io non penso che

questa cosa finisce il Consiglio, domani esce forse l'articolo il giornale e il cittadino si dimentica.

Non si

dimenticano queste cose, perché quando uno fa un cavallo di battaglia, e non solo perché non voglio sempre

toccare il fatto della campagna elettorale, che non è giusto, anche quando si arriva dai banchi della minoranza,

della partecipazione, ci hanno detto noi, Carlo Salvemini si chiude nella stanza, decide con i suoi Assessori, se

forse li convoco gli Assessori, se lo decide da solo, e poi mi vedo questa cosa. Ma di che stiamo parlando? Di che

stiamo parlando? Fatele meglio, fatele meglio le cose, sistematele meglio, per favore.

Il Consigliere Cairo:

Grazie, Presidente. Parto da alcune affermazioni che ho ascoltato nel dibattito, e volutamente non menziono chi

le ha dette, per non ingenerare un'apertura di discussione anche per fatto personale. Però devo puntualizzarle.

Ho ascoltato un'affermazione, a mio avviso gravissima, che è quella relativa all'istruttoria, secondo cui, a dire di

qualcuno, questa istruttoria non risponde a canoni corretti. Io ritengo che non ci sia cosa più antipatica, non ci sia

cosa più antipatica e sinceramente deontologicamente scorretto rivolgersi agli uffici che hanno proceduto ad

effettuare l'istruttoria con i canoni previsti dalla legge e dalla normativa, nel modo a mio avviso più corretto

possibile. Ho sentito inoltre dire che stiamo realizzando il progetto, partendo dalla disponibilità di natura

finanziaria senza tenere conto di altri fattori. Assolutamente falso! Nel corso del mio intervento cercherò anche

di dimostrarlo. Chi mi conosce sa che mi piace parlare con atti. Allora, Consigliere Gnani, mi rivolgo a lei perché

so che mi posso rivolgere anche in virtù di un'amicizia che ci lega. Nel 2019 L'Amministrazione comunale approva

il progetto strategico di strategia integrata di sviluppo urbano sostenibile della città di Lecce, che conteneva gli

obiettivi strategici, costituenti il complessivo programma che prevedeva una serie di interventi strutturali di

Lecce, Brindisi e della costa. Nel 2020 i Sindaci di Brindisi e di Lecce indirizzano una nota alla

Presidenza del Consiglio dei Ministri, al Ministro per gli Affari Regionali e il Ministero per il Sud, e veniva evidenziata la necessità di intervenire per valorizzare, diciamo così, alcuni territori, alcuni luoghi. La Giunta Comunale nel 2022 approva una trasmissione alla Direzione Generale dell'Agenzia per la Coesione Territoriale, la proposta progettuale del Comune di Lecce da candidare al CIS e illustra, diciamo così, il dettaglio degli interventi. Comune di Lecce nel 2022 trasmette alla Direzione Generale dell'Agenzia per la Coesione Territoriale e ad Invitalia la documentazione progettuale del CIS. Nel giugno del 2022 veniva sottoscritto il contratto istituzionale di sviluppo Brindisi-Lecce-Costa Adriatica, che veniva poi perfezionato con la pubblicazione della delibera del CITES dell'agosto del 2022 e assegnava, diciamo così, la dotazione finanziaria sugli interventi complessivi del CIS che riguardavano, come detto, Brindisi, Lecce e la Costa Adriatica. La Giunta comunale nel marzo del 2024 approvava il documento di indirizzo dell'HUB di Intermodalità redatto dal gruppo Ingegnere Giovanni Puce in data 27/2/2024. Ora, io accetto le critiche sempre di tutti, faccio ammenda sui nostri comportamenti, a volte laddove non rispondono ai canoni che magari ognuno di noi si aspetta. Ma voi mi dovete spiegare dove sta il coinvolgimento delle associazioni, dei comitati, dei cittadini in tutto questo percorso. Me lo dovete spiegare. Me lo dovete spiegare. Non c'è una traccia, non c'è una richiesta di intervento da parte di associazioni, di cittadini ai quali si cercava di spiegare quello che l'Amministrazione diligentemente stava cercando di porre in essere, stava cercando di porre in essere. Quindi lezioni di comportamento è facile farle quando si è da una parte o dall'altra. Bisogna avere poi comunque sempre i doveri, i doveri accorgimenti su tutto. Il contratto al quale noi facciamo riferimento prevede quale vincolo contrattuale che l'importo dei lavori assunti al 22 e 7 22 e 6 costituisce il tetto massimo non superabile ai fini dello sviluppo delle successive fasi, sui quali, Christian, noi dobbiamo operare ai fini progettuali. Perché diceva bene il Sindaco. Questo progetto ha riguardato l'attenzione verso il verde pubblico, l'utilizzo degli spazi verticali del verde, la sostenibilità ambientale, l'efficientamento energetico. Non è stato un progetto legato alla dotazione finanziaria solo per realizzare un aspetto. Ma voi vi pensate che il progetto che avevate individuato voi, o studiato voi, o progettato voi, non avesse avuto comunque un impatto ambientale importante su

Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026

[Pagina 46 di 73]

Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia (EN)  
quell'area? Ma veramente ce lo vogliamo dire? E il coinvolgimento della città, mi spiegate dov'è stata? Avete

fatto quello che ordinariamente fa un amministratore locale nel momento in cui vuole realizzare un progetto

utile alla città. Avessimo avuto le risorse finanziarie e la possibilità di intervenire anche scavando 10 piani

sottoterra, sicuramente avremmo realizzato quel progetto, i 10 piani sottoterra. Perché la comparazione

strutturale è andata in quella direzione. Perché chi programma un'opera, chi programma un'opera deve

rispondere a 3 obiettivi: l'opera deve essere finanziabile, realizzabile e soprattutto sostenibile. Noi non abbiamo

difficoltà ad assumerci le responsabilità su tutto ciò che deve essere cantierizzato su quel progetto.

Però, cari

Consiglieri, colleghi e amici, non accettiamo lezioni comportamentali, laddove in quella procedura, voi che avete

fatto richiamo al coinvolgimento della città, voi per primi non l'avete, non l'avete attuato.

Il Presidente:

Grazie al collega Cairo. Prego, collega Foresio.

Il Consigliere Foresio:

Grazie, grazie, grazie Presidente. Ho ascoltato con molta attenzione e interesse il Consigliere Cairo.

La relazione

del Sindaco avevamo avuto modo di leggerla negli atti, di fatto riportava quello che c'è scritto nella delibera. Ora,

Il tema è semplice e chiaro, cioè, decisioni come questa, così impattanti, e non possiamo sicuramente dire che i

due progetti messi a confronto abbiano lo stesso impatto sulla città. Questo credo che, diciamo, per onestà

intellettuale possiamo tranquillamente ammettere tutti quanti che sia evidentemente diverso, no?

Al di là poi

delle posizioni politiche legittime. Cioè, decisioni di questa portata non possono essere calate dall'alto, liquidate

in una, in una mezza Commissione, o grazie alle due Commissioni di controllo dell'onorevole Rotundo si è aperto

a un comitato spontaneo di cittadini residenti nella zona che manifestavano e manifestano giustamente più di

qualche perplessità. Però, ahimè, questa è la procedura, è la procedura che si sta mettendo in atto in questa

consiliatura. E noi poi possiamo venire qui a raccontarci un altro tipo di storytelling, l'ascolto, quando si parla di

bilancio e quante Commissioni avete fatto, ma non è così. Cioè poi noi lo possiamo raccontare fuori e magari

qualcuno ci crederà pure, perché come si suol dire, quando le cose le racconti tante volte, qualcuno alla fine poi

ci crede davvero. Ma qui non è così, cioè non accade così purtroppo. Cioè è un film che vediamo e viviamo ogni

santa settimana, ogni giorno. Cioè l'ultima è stato l'altro giorno con la delibera di permuta relativa all'impianto

del tennis, che sorge dalle parti di via Vecchia Carmiano, no? Cioè, arriva, cito testualmente, tanto è, il  
Presidente, dice "Il Capo Di Gabinetto, mi ha detto dobbiamo votarla oggi". Quindi punto. A nostra richiesta di  
chiarimenti, di approfondimenti, "no, è così", tanto è registrato, Angelo, quindi non c'è poco da fare. Noi  
dicevamo (intervento svolto lontano dal microfono) infatti le avrei ricomunicato con un messaggio al telefono, e  
immagino. Fatto sta che mentre noi chiedevamo di poter rinviare per approfondire, perché le carte non arrivate  
neanche 24 ore prima. A un certo punto, il Presidente del Consiglio c'era, tra l'altro, e giustamente il Presidente  
del Consiglio diceva, "ma sì, rinviandola, no, prevediamola in un'altra, in un'altra occasione." Il Presidente della  
Commissione dice, "no - a carro armato - si va avanti, non si può discutere. Il Capo Di Gabinetto mi ha detto che  
oggi dobbiamo votarla, punto. Se volete, così è. Se no" cioè, questo è, questa è l'impostazione che si vive ogni  
giorno in quest'Aula, durante le Commissioni e durante il lavoro che si fa ogni giorno qui. Quindi non dobbiamo  
meravigliarci se diciamo, ma i cittadini non sono stati ascoltati. Ma quali cittadini? Ma neanche i Consiglieri  
comunali sono stati ascoltati. Questo è il dramma vero che condividiamo, anche, insieme a tutto quanto il resto,  
questa mattina. Per cui, anche perché come stiamo vedendo stanno uscendo comunque anche delle proposte,  
delle possibili alternative, delle visioni diverse, cioè perché non confrontarsi? Cioè un provvedimento del genere  
davvero può essere liquidato in una mezza Commissione e poi subito portato di forza in Consiglio Comunale per  
essere messo ai voti. Premesso che, come si dice solitamente, la continuità amministrativa, no? Cioè,  
probabilmente, dal momento che il progetto era stato immaginato, proposto, e quindi poi anche finanziato in  
seguito - appunto - a un lavoro fatto dall'Amministrazione precedente, sarebbe stato forse anche opportuno  
magari aprire un confronto, anche con chi l'ha pensato in quell'epoca, per dire, ma c'è questo tipo di intoppo,

Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026

[Pagina 47 di 73]

Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia (EN)  
cosa pensate? Cioè, ci lavoriamo insieme, proviamo a capire insieme come possiamo uscirne. Per quale motivo?

Perché no? Noi tante volte abbiamo evidenziato e l'abbiamo dimostrato la volontà di collaborare, di essere

propositivi, di fare insieme delle scelte che impattano per forza di cose sulla città per i prossimi anni. È stato

detto più volte da chi, da chi mi ha preceduto. Vedete, queste scelte devono per forza nascere dal confronto,

dalla partecipazione, dalla condivisione, con i Consiglieri comunali, con la comunità. La città non appartiene a una maggioranza politica, ma ai cittadini che la vivono ogni giorno. Di questo non possiamo dimenticarcelo mai. Il progetto iniziale era un progetto diverso, certo, molto diverso. Era un progetto moderno, innovativo, in linea con l'ambizione e il sogno che una città come Lecce deve avere. Che Lecce non deve accontentarsi con scelte al ribasso. Questo mi sembra logico, almeno questo è quello che penso io, e che pensiamo noi. Merita una visione del futuro diversa, che metta al centro la qualità urbana, il verde, la sostenibilità, la vivibilità, il rispetto del proprio patrimonio. E noi continueremo a difendere questa idea di città con spirito sempre costruttivo, ma con altrettanta determinazione, perché siamo convinti di questo. Cioè, non è, un conto un parcheggio interrato che restituisce, per chi aveva avuto modo di vedere quel progetto, alla città uno spazio pubblico riqualificato con verde, servizi e qualità urbana. Quindi si immaginava uno spazio, una specie di piazza sopra il parcheggio, uno spazio fruibile dai cittadini che diventasse cerniera tra i quartieri, quindi integrato con il contesto urbano. Un altro conto invece è, poi ci può dispiacere se lo chiamiamo, se lo chiamiamo silos, ma quello, quello è, un parcheggio quindi multipiano sopraelevato che per forza di cose modifica radicalmente il paesaggio urbano e consuma - appunto - quell'area d'accesso alla città che, diciamo, diventa il bigliettino da visita per forza di cose di chi entra in città appunto da lì e quindi la maggior parte delle persone. Ora ci troviamo davanti a, dicevo, l'altro giorno parlando con delle persone, una vera e propria barriera architettonica e visiva e sfido chiunque a dire il contrario. Una bestia del genere che appena arrivi ti trovi davanti, con un impatto urbanistico, ambientale e paesaggistico che merita evidentemente ben altre, ben altre riflessioni. Per questo sarebbe stato più opportuno, invece di fare le corse, quindi tenersi la delibera nel cassetto, tranne poi per fortuna tirarla fuori nella Commissione Controllo, probabilmente avviare un dibattito anche in Commissione, quindi anche con, con i Consiglieri, con i Consiglieri comunali. Vedete, noi non diciamo no al parcheggio, questo ormai penso che sia chiaro, l'abbiamo detto in tutti, in tutti i modi, assolutamente. Seppur ovviamente quel parcheggio deve essere integrato in un'idea molto più ampia e quindi con una visione molto più ampia. Parentesi che apro e chiudo: da nessuna parte ho trovato un riferimento relativo alla sottostazione del Filobus. Lì cosa accade? Sarà, dovrà essere spostata, immagino, la sottostazione del Filobus. Per capire quanto costa questa operazione, non

ho trovato da  
nessuna parte dei riferimenti. Probabilmente non l'avrò letto con attenzione, magari gli uffici mi  
diranno dove  
stanno i riferimenti. E si è fatto anche, se c'è anche un progetto, perché dovrà essere spostata,  
immagino, giusto?  
Sì, vedo l'ingegnere Puce che annuisce, dice di sì. Quanto costa questa operazione? Si sposta  
quella? Se ne deve  
fare una nuova? Perché da nessuna parte c'è un riferimento a questo. E chiudo dicendo che, come  
dicevo, non  
diciamo no al parcheggio, questo mi sembra chiaro, è evidente. Diciamo no a una scelta che rischia  
seriamente di  
compromettere, e definitivamente, purtroppo, un'area strategica senza aver dimostrato che poi  
non ci fossero  
delle alternative migliori. Relativamente all'opera pubblica deve essere finanziabile, realizzabile e  
sostenibile, ha  
detto con enfasi il mio amico Consigliere Cairo. Da chi, diciamo, ha progettato per questa città il  
Filobus, temo  
che sia complicato, diciamo, accettare lezioni da questo punto di vista, obiettivamente, no? Con  
estrema serenità  
da chi ha progettato quella porcheria pazzesca che è costata ai leccesi una cifra enorme e continua  
a costare,  
ahimè, una cifra enorme, oltre ad aver deturpato in maniera perenne, insomma, la città. Ora  
pensare di dover  
ascoltare anche lezioni sull'opera che deve essere finanziabile, realizzabile e sostenibile mi sembra  
un po'  
esagerato. Chiudo, dicendo, che le grandi opere non si giudicano soltanto dal numero di posti auto  
che si  
realizzano, in questo caso si giudicano anche e principalmente dalla capacità che hanno di  
migliorare la città, di  
rispettarne l'identità, di lasciare probabilmente un'eredità migliore alle generazioni future. Noi  
siamo certi che  
quest'opera non vada in questa direzione. Grazie.

Il Presidente:

Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026

[Pagina 48 di 73]

Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia (EN)

Non vi sono colleghi iscritti a parlare. Comunico che è pervenuto, prima della replica del Governo,  
un

emendamento redatto dalla collega Salvemini e firmato dai colleghi di minoranza, per il quale è  
stato chiesto e

ottenuto il parere dell'ingegnere Puce. L'emendamento vi è stato consegnato. Se ovviamente lo  
vuole esporre il

collega Salvemini, dopodiché io vi darò lettura di quello che è il parere espresso dalla dirigente  
dell'ufficio, e poi

ovviamente si aprirà il dibattito sull'emendamento proposto dal collega di minoranza. A questo  
punto, il collega

Salvemini, se vuole riferire all'Aula il contenuto dell'emendamento.

Il Consigliere Salvemini:

La presentazione dell'emendamento precede la chiusura della discussione o no? Perché forse

prima deve  
chiudersi la discussione sulla delibera e poi c'è quello sull'emendamento?

Il Presidente:

Prima della replica, prima della replica del Governo si apre il dibattito sugli emendamenti e dopo, successivamente c'è il governo che chiude.

Il Consigliere Salvemini:

Va bene. Quanto tempo ho, Presidente?

Il Presidente:

5 minuti. Ma anche questo, Consigliere Salvemini, lei dovrebbe saperlo meglio di me. Il

Regolamento che

disciplina il Consiglio Comunale attualmente prevede soltanto 5 minuti per le dichiarazioni di voto.

Però non ho

nessuna difficoltà, mutuando gli interventi che vengono garantiti per le mozioni, può

eventualmente intervenire

per 5 minuti e così gli altri colleghi. Grazie.

Il Consigliere Salvemini:

Grazie. Allora, l'emendamento che presentiamo non nasce da una singola criticità progettuale, ma una

considerazione generale che abbiamo provato anche di dimostrare durante l'intervento. Questo non è il

medesimo progetto approvato anni fa, con una diversa soluzione tecnica. La funzione, come detto, rimane la

stessa, però cambia in modo significativo la forma urbana attraverso la quale questa funzione viene realizzata.

Per questa ragione, a nostro giudizio, questo cambiamento avrebbe richiesto un procedimento ordinario di

variante, non perché la legge lo imponesse, lo so bene, ma perché sarebbe stata la scelta più coerente con

l'importanza strategica e con il suo impatto sulla città. Per verificare questa convinzione noi abbiamo fatto ciò

che ogni Consigliere comunale dovrebbe fare prima di assumere una decisione di questa portata. Abbiamo

studiato il progetto non con l'obiettivo di individuarne illegittimità, non è questo lo spirito che ci ha animato, ma

per comprendere se gli elaborati a nostra disposizione consentissero di comprendere pienamente gli effetti della

nuova soluzione progettuale. È all'esito di questo lavoro che si è rafforzata in noi la convinzione di proporre

questo emendamento. Abbiamo cercato gli elaborati che normalmente consentono di comprendere il rapporto

tra nuova architettura e il contesto nella quale essa si colloca. La relazione afferma che il nuovo volume

costituisce una criticità progettuale e che il progetto ricerca le migliori strategie per mitigare l'impatto e favorirne

l'inserimento della città. È stato ricordato. Abbiamo quindi cercato quali fossero le strategie, dove fossero

rappresentate e spiegate, come si rapporti il nuovo edificio con il tessuto urbano circostante, come viene definito

il rapporto con gli edifici prospicienti, come viene valutato l'effetto del nuovo volume nello spazio

pubblico di

Faro Gaudio. Noi non siamo riusciti a individuare elaborati che affrontassero in modo specifico questi aspetti. Il

progettista, i progettisti non hanno predisposto, e non è agli atti, a quelli che sono a noi disponibili, una tavola

dedicata al rapporto con il contesto residenziale. La relazione sviluppa: confronto economico, geologia, costi,

cantierabilità, tempi, manutenzione, ciclo di vita, sostenibilità, riconversione, impianti e benefici energetici.

Quando arriva al tema urbano utilizza queste affermazioni: integrazione con il tessuto urbano e sociale,

Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026

[Pagina 49 di 73]

Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia (EN) trasparenza visiva, nuovo landmark urbano, orientamento della città. Non spiega mai quale deve essere il

rapporto tra le abitazioni di Via della Lira e il nuovo parcheggio, perché una distanza di circa 20 metri sia ritenuta

adeguata. Come venga ridotto l'effetto massimo del progetto, come siano studiati i prospetti, altezze e

ombreggiamenti, quali siano le strategie di mitigazione annunciate nelle prime pagine. L'istruttoria ambientale

stessa ha ritenuto necessario prescrivere ulteriori verifiche sull'impianto urbano: ombreggiamento, effetto muro,

mitigazione paesaggistica, traffico, verde. Confermando che il tema dell'inserimento del nuovo volume nel

contesto cittadino non poteva e non può definitivamente considerarsi risolto al momento dell'approvazione delle

PFTE. Quindi questa ricerca ci ha fatto comprendere che su questo tema sarebbe stato utile un procedimento

capace di aprire una discussione pubblica. Perciò noi abbiamo presentato questo emendamento che riguarda i

residenti della Via della Lira, ma parla dell'accesso principale della città, di una infrastruttura destinata a

trasformare definitivamente il nodo strategico della mobilità e di un'opera che cambierà stabilmente l'uso e la

percezione dello spazio pubblico all'ingresso occidentale di Lecce.

Il Presidente:

Grazie al collega. Do lettura io del dispositivo dell'emendamento. Il collega Salvemini e i colleghi chiedono di

sostituire il punto 2 del dispositivo con “di dare atto che la disciplina urbanistica conseguente all'approvazione

del progetto sarà definita mediante il procedimento ordinario di variante al PRG, con deposito degli elaborati

progettuali, pubblicazione, possibilità di presentazione delle osservazioni e successiva approvazione definitiva del

Consiglio Comunale.” A fronte di questo emendamento è intervenuto il parere dell'ingegnere Puce.

Proposta di

emendamento al punto 2 del dispositivo inerente delibera CIS Costa Adriatica. Vista la proposta di

emendamento

al punto 2 del dispositivo indicato in oggetto, visto l'articolo 16, comma 2 della legge regionale numero 13 del

2001, visto il parere del settore pianificazione e sviluppo del territorio, protocollo 128349 del 13 luglio 2026, che

conferma l'applicazione del richiamato articolo 16, comma 2 della legge regionale 13/2001, tanto premesso, si

esprime parere contrario alla proposta di emendamento in oggetto. Questo è l'espressione e la valutazione degli

uffici, di chi ha redatto la delibera. E anche del parere del collega Maurizio Guido, dirigente dell'Ufficio

Urbanistica. A questo punto, noi dovremmo procedere a dare la parola a coloro i quali intendono assumerla

sull'emendamento proposto dalla collega Salvemini. Se c'è qualcuno che intende prendere la parola su questo

emendamento, dopodiché dobbiamo procedere con le dichiarazioni di voto sull'emendamento.

Ovviamente c'è

la replica del governo e la dichiarazione di voto e il voto sull'intera delibera. Quindi non c'è nessuno dei colleghi

che intende prendere la parola sull'emendamento? Forse il collega Salvemini vuole fare una piccola precisazione

oppure è un errore la iscrizione a parlare? Mi dica collega Salvemini. (intervento svolto lontano dal microfono)

Come? (intervento svolto lontano dal microfono) Ah ok, sì.

Il Consigliere Salvemini:

Io credo che, come ho precisato in sede di illustrazione, l'Amministrazione si stia muovendo nel solco della

legittimità rispetto all'applicazione della legge regionale articolo 16, comma 2. E ho precisato che l'emendamento

intende proporre come valutazione politica, non riferita alla legittimità tecnica, la scelta di aprire un percorso di

variante ordinaria, considerato l'impatto e il significato urbanistico dell'opera. Quello che chiedo, lo dico in punta

di piedi senza polemica, è: il parere di regolarità tecnica, deve valutare la legittimità o deve esprimersi su aspetti

di ammissibilità politica? Cioè, è legittimo che il Consiglio Comunale si esprima sulla eventuale richiesta di ricorso

alla variante ordinaria? È legittimo? Se non è legittimo, c'è un parere tecnico negativo. Se è legittimo, ma

subentrano altre valutazioni, sono valutazioni legittimamente politiche che l'Aula assume. Io vorrei che questo

aspetto venisse chiarito. Il parere, l'emendamento firmato dai Consiglieri di minoranza è tecnicamente

inammissibile o è politicamente censurabile? Perché sono due questioni diverse. Ci può essere un parere di

regolarità tecnica positivo, che l'Aula legittimamente decide di respingere, così come normalmente avviene.

Vorrei venisse chiarito, a questo punto, lo faccio espressamente, quali sono i motivi tecnici che

impediscono che  
ci sia un parere favorevole da parte dell'Urbanistica e dei Lavori Pubblici.

Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026

[Pagina 50 di 73]

Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia (EN)

Il Presidente:

Prego, Ingegnere Puce.

Dirigente, Ingegnere Puce:

Sì, grazie. Il mio parere non può che essere contrario, in quanto la norma, la legge regionale, la 13/2001, prevede

espressamente che laddove le aree sono già tipizzate a servizi, come nel caso in questione, in quanto sono F33 ed

F35, l'approvazione di un'opera, seppur diversa come destinazione, non costituisce variante.

Quindi inserire al

punto 2 la proposta di emendamento non trova alcuna legittimazione rispetto alla norma regionale, che, da

questo punto di vista, è molto puntuale e precisa. Se ci fosse stata una variante, avremmo fatto il passaggio così

come richiesto, con adozione della variante, osservazione e quindi approvazione. Quindi il mio non può che

essere un parere contrario rispetto ad una norma che è chiara e che prevede l'approvazione di un'opera

pubblica, non è considerata variante ai sensi dell'articolo 16, comma 2 della legge regionale 13/2001.

Il Presidente:

Grazie. Emendamento del collega Salvemini. Ha chiesto di prendere la parola il collega Cairo.

Prego.

Il Consigliere Cairo:

Sì, Presidente, sarò brevissimo anche perché mi ha già anticipato il dirigente. Nel senso che con l'emendamento

del Consigliere Salvemini è come se noi volessimo cambiare le regole del gioco, non applicando più la norma

regionale, perché l'ho spiegato anche in Commissione, questa rappresenta una mutazione di destinazione d'uso e

non può essere mai anche ai sensi della legge regionale, paragonata alla variante urbanistica.

Questo è il motivo

per il quale noi voteremo contro l'emendamento.

Il Consigliere, Onorevole Rotundo:

Io credo che si scambiano ruoli politici con valutazioni di natura tecnica, perché il problema non è ripetere qui

quello che in delibera è detto, che l'urbanistica ha ribadito l'applicazione della Legge 13. Qui la questione è

un'altra, che noi solleviamo con il nostro emendamento. Per cui bisogna dire da parte dell'ufficio in base a quale

norma l'emendamento non è ammissibile. Perché altra cosa è la valutazione che fa Paolo Cairo. Lui dice, io voto

contro, ed è legittimamente una posizione. Ma dare un giudizio di natura tecnica senza fare riferimento... Perché

qui che cosa stiamo dicendo noi? Stiamo dicendo, visto che la scelta che si sta compiendo è

particolarmente

impattante, e come dice la stessa urbanistica "tale destinazione risulta incompatibile con il progetto proposto".

Noi stiamo dicendo facciamo una scelta politica di sottoporre questa decisione a variante urbanistica. Sappiamo

che la legge dice che non è obbligatorio farlo. Ma la legge non esclude che noi possiamo farlo, perché se noi lo

facciamo vuol dire che approviamo, adottiamo la delibera, va alla discussione, ogni cittadino, ogni soggetto può

presentare, e il Consiglio Comunale torna. Questo è quello che noi stiamo dicendo. Che venga ritenuto non

ammissibile quell'emendamento, io lo ritengo, diciamo, un errore, per fermarmi qua, perché l'emendamento è

legittimo. Poi una cosa legittima politicamente viene valutata, quindi la maggioranza è libera, diciamo. Ma

incaricarsi, diciamo, il ruolo tecnico, e lo voglio qui dire, di supplire alla politica, o meglio la politica di delegare

solamente ai passaggi tecnici, mi pare che in questa circostanza particolare sia di evidenza lampante, sia di

evidenza lampante. Perché, come giustamente abbiamo ribadito anche per ultimo adesso, caro Salvemini, noi

non stiamo ponendo una questione di legittimità. Sappiamo che nella lunga relazione preparata alla Sindaca, essa

abbiamo al Sindaco. Abbiamo dettagliato, abbiamo dettagliato tutti i passaggi, tutti i passaggi certosini, e ci

mancherebbe altro. Il problema non è quello. Il problema è che noi chiediamo, in extremis, se volete almeno,

diciamo così, salvare, come dire, la faccia, salvare la faccia, non passare proprio a rullo compressore sulla città,

sui cittadini; questo vi stiamo dicendo: adottate una procedura ordinaria, ordinaria, che questa scelta sia sottoposta alla valutazione dei cittadini, e poi il Consiglio Comunale torna da qui a qualche settimana a

pronunciarsi. Ma almeno, almeno facciamo questo.

Il Presidente:

Le ha risposto il dirigente. Evitiamo che ci sia un dibattito tra lei e il dirigente. Se ha qualcosa da dire la dirà poi

successivamente in virtù delle dichiarazioni di voto sull'emendamento. Adesso la parola al Sindaco, dopodiché il

dibattito è chiuso e procediamo. Prego, Sindaco.

Il Sindaco:

Io innanzitutto devo dire diverse cose, però innanzitutto voglio dire a Rotundo, che, veramente, è sgradevole, ma

decisamente sgradevole il fatto che si voglia fare passare i dirigenti del Comune di Lecce come dirigenti che sono

al servizio della politica. Non sono al servizio della politica. Non lo so se in precedenza fosse così, non lo so e non

lo voglio sapere. So che adesso non sono al servizio della politica. Per cui mistificate, come al solito le cose. Il

dirigente non può dire che non è ammissibile. Il dirigente ha espresso un suo convincimento tecnico, ha detto

tecnicamente la cosa è in questi termini. Io che ho fatto l'opposizione con voi so che di fronte al parere, se ricordo bene, per esempio del dottore Magnolo, che era assolutamente negativo su una questione di grande momento, ci fu il voto della vostra maggioranza, che se ne infischio di quel, di quel parere. E allora, o sono vincolanti o non sono vincolanti i pareri dei dirigenti. Il dirigente ha dato un parere squisitamente di carattere tecnico, perché nessuno di noi si permette di interferire su quelli che sono le competenze esclusive dei nostri dirigenti. Diciamo piuttosto che la verità dei vostri intendimenti è venuta fuori in maniera chiara, palese. Io ho provato a dire a qualcuno in precedenza, perché io faccio sempre i cattivi pensieri e li dico ad alta voce, e facendo un cattivo pensiero avevo capito perfettamente qual era l'intendimento del Consigliere Salvemini, il quale con l'escamotage di dire: "no, non 15 minuti, ma 30." A parte il fatto, Consigliere Salvemini, che io ricordo che quando lei era Sindaco io chiesi di usufruire di quella norma del Regolamento per il bilancio, che è espressamente scritto, e lei mi disse che non lo potevo chiedere in Consiglio perché avrei dovuto chiederlo in precedenza. Chiusa la parentesi. Ma lei con quello che sosteneva in precedenza voleva solamente trovare un escamotage per arrivare al discorso della variante urbanistica. Era chiaro, solamente chi non ha voluto qua dentro non l'ha capito. L'abbiamo capita tutti, ma tutti veramente. Lei voleva fare la furbata di dire "Adesso io vi chiedo di raddoppiare. Perché? Perché c'è una variante urbanistica, per cui se lei avesse avuto la possibilità di raddoppiare il suo intervento, avremmo consolidato il fatto che si trattava di variante urbanistica." Variante urbanistica non è, per cui è inutile che girate e rigirate, che fate i furbi per fare trovare qualche escamotage. Non c'è variante urbanistica. Per cui andiamo avanti con quello che è il progetto. E a proposito di progetto, noi il progetto ce l'abbiamo con i progettisti che hanno lavorato mesi, un anno possiamo dire, nel dettaglio. Voi l'avete pensato un progetto? Non so, pensato, perché noi oltre al vostro pensiero non abbiamo trovato niente. Abbiamo chiesto che, abbiamo letto che avete fatto una richiesta, che vanno dati i soldi grazie al Ministro Fitto che ha dato i soldi per la città. Perfetto, perché così la diciamo tutta fino in fondo da dove venivano anche questi soldi. Sono arrivati 29 milioni. Dai 29 milioni ad oggi siamo arrivati a 4-5 altre situazioni per cui sono aumentati i prezzi, o no? L'aggiornamento dei prezzi c'è stato almeno 4-5 volte da quando avete avuto i 29 milioni fino ad oggi, o neanche questo è un fatto reale? No, mi pare che sia un fatto molto realistico, no? Allora, progetto non abbiamo visto. Avete pensato di farlo sotterraneo? È rimasto un pensiero. Perfetto, era un pensiero. Poi forse avreste dato una

progettazione e probabilmente qualcuno vi avrebbe detto, se foste stati nello stesso momento storico, cioè oggi  
a governare voi, e per fortuna non ci siete, chiusa la parentesi, beh, e a questo punto avreste dovuto fare un  
progetto di dettaglio nel quale qualcuno vi avrebbe detto: scusate, i 29 milioni non vi bastano, guardate che se lo  
fate sotterraneo dovete spendere almeno altri 9, dopodiché se ne fate 2 solamente sopra e uno sotto, ne dovete  
spendere altri 3 e mezzo, eccetera. Cioè vi avrebbero detto pari pari le stesse cose che hanno detto a noi oggi.  
Ma noi non possiamo valutare in forma comparativa un progetto nostro fatto da progettisti, che mi dispiace che  
abbiate trattato tanto male oggi. Noi abbiamo grande rispetto di questi progettisti, che hanno vinto un bando di  
Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026  
[Pagina 52 di 73]  
Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia (EN)  
progettazione. Abbiamo grandissimo rispetto per la loro professionalità. Mi spiace che voi non abbiate avuto lo  
stesso rispetto, come se questi progettisti avessero scritto qualche cosa che non ha alcuna valenza sotto il profilo  
della progettazione. Non sono assolutamente così le cose. Così come dire, ma lo dico così per quello che ho  
annotato, che si potevano prendere i fondi, i fondi di coesione. Ma se il fondo di coesione è intervenuto dopo che  
avete chiesto 29 milioni, cioè diciamo che i tempi non coincidono proprio. Quindi non è che potevamo prendere  
dei fondi che avevano un loro obiettivo per andarli a destinare a qualche altra cosa. Una cosa detta così tanto per  
dire, tanto se ne dicono tante, una più, una meno, non succede niente. Ma il discorso della variante, così lo  
riprendiamo e lo capiamo bene tutti fino in fondo, era per non fare realizzare il progetto. Perché di questo si  
tratta. Perché a dire oggi che si deve fare, o chissà se si sarebbe dovuta fare una variante urbanistica sarebbe  
significato che noi entro il 31 di dicembre, che è un vincolo che noi abbiamo per fare l'affidamento dei lavori, non  
l'avremmo mai potuto fare, perché voi di sinistra, avevate deciso che invece si doveva fare la variante. E siccome  
sulla variante avremmo discusso non un mese ma 6 mesi, allora a questo punto la cosa non si sarebbe potuta  
assolutamente fare. La tavola della quale lei parlava, Consigliere Salvemini, esiste. Poi se lei non l'ha vista,  
problema suo, ma la tavola esiste. Gli uffici ce l'hanno confermata in questo momento, quindi lei se proprio ne ha  
voglia può andare a vedere, così ha un quadro più completo di tutta quanta la situazione. Ora, l'aggiornamento  
prezzi c'è stato, il progetto vostro non c'è stato, l'elemento identificativo di Lecce. Bah, allora, io che ho fatto il  
Sindaco dal '98 al 2007 ricordo che l'ingresso della città di Lecce sembrava Tirana bombardata. Non c'era niente

di bello, c'era un rudere a sinistra, robaccia in giro, un canile disastroso. Diciamo che era veramente, quella sì, una porcheria. A proposito di porcheria, della quale ha parlato il Consigliere Foresio, io penso che ci serviremo della sua consulenza per i trasporti, visto che lui è per i trasporti per la provincia, certamente ci darà dei suggerimenti molto interessanti sulle tematiche dei trasporti, e noi approfitteremo della sua capacità di saperci fare da consulente. E un Consigliere comunale ha il dovere di fare la consulenza anche per il Comune di Lecce, gratuitamente per noi, ma insomma, dico, voglio dire, è Consigliere comunale, quindi può tranquillamente partecipare in termini di consulenza. Ora, com'era l'ingresso della città? Chi è che ha fatto l'ingresso della città? Io non mi ricordo nessuno di voi che ha fatto l'ingresso della città. Mi sa che l'abbiamo fatto noi dal '98 in poi. Mi sa che abbiamo badato noi a far fare il muretto a secco, per esempio sulla destra. Abbiamo fatto abbattere quell'obbrobrio che stava lì non so da quanti anni a questa parte. Mi pare che abbiamo fatto noi la rotatoria, e quindi con tutto quanto il verde, eccetera. Mi pare che Ercole Pignatelli ci ha regalato anche quella bella, quelli belli suo manufatto, che qualcuno non apprezza, ma che dobbiamo fare, de gustibus poi non est disputandum, dicevano i latini, no? Naturalmente. Bene. E credo che l'ingresso della città sia stato fatto dalle nostre Amministrazioni e che nessun altro si sia preoccupato dell'ingresso della città, come non si è preoccupato certamente degli agostiniani. Gli agostiniani appartenevano alla misura 5.2 che iniziammo noi e continuò Paolo Perrone. Per cui voglio dire, avete fatto un'inaugurazione, anche noi faremo delle inaugurazioni qualche cosetta che avete fatto voi nel tempo. E non so, le Mura Urbiche, ugualmente facevano parte della misura 5.2, sempre noi, e poi Paolo Perrone che l'ha portata a termine. Gli Olivetani, gli Olivetani, se non fosse stato per Marti che ha fatto dare 5 milioni di euro per gli Olivetani, non credo che ci sarebbe stato interesse da parte di alcuno per sistemare il discorso degli Olivetani. Per cui non capisco come mai adesso vi è venuto l'interesse per l'ingresso della città. Meglio tardi che mai, sarei per dire. Però insomma, cercate di dire le cose veramente con cognizione di causa. Ma scusate tanto, voi pensate di essere, o noi pensiamo, anche noi pensiamo di essere meglio di coloro che ci fanno l'accertamento di compatibilità paesaggistica? Ma io penso che chi scrive delle cose le scrive sapendo quello che sta scrivendo. E siccome chi l'ha fatto ha scritto chiaramente: "ritenuto che le opere previste in progetto non hanno arrecato pregiudizio ai valori paesaggistici del contesto autorizzato." Che cosa è che hanno rovinato quando si entra nella città? La città deve essere soltanto recupero del passato o può essere anche

immaginazione del futuro? Io credo che le due cose si debbano compensare in qualche modo, no? Non è che un amministratore dice solo, aspetta che devo andare a restaurare il tale immobile. Sì, quello per carità, perché non lo puoi lasciare in uno stato di degrado, come purtroppo sono stati lasciati tanti, poi faremo l'elenco di quelli lasciati in degrado. Ma deve anche immaginare che ci sia un futuro, e questo futuro semmai si fa in modo che sia

Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026  
[Pagina 53 di 73]  
Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia (EN)

coniugabile, compatibile col passato. E guardate, io apprezzo il lavoro di questi progettisti che non conoscevo e che ho avuto il piacere di conoscere, i quali nel rispetto dell'identità della città, hanno pensato, non turbando alcuna visione per chi entra nella città, hanno pensato che chi entra in città vede in fondo le antiche mura urbane e di lato vede riprodotto quello che è un immobile che riproduce esattamente immobili identitari del nostro territorio. Che cosa turba una cosa del genere? Francamente non lo so. Però, siccome mi fido di quello che scrivono, siccome è scritto che non è arrecato alcun pregiudizio, mi fido delle persone che lavorano e che liberamente esprimono il loro pensiero attraverso loro competenza e attraverso la loro professionalità. Allora, le problematiche del traffico ce le risolverà Foresio e lo abbiamo delegato fin da oggi. Le compatibilità ci sono, la tavola c'è, il progetto è stato fatto nell'arco di diversi mesi. Il progetto vostro non lo possiamo comparare perché era nella vostra fantasia. Dopodiché, oggi non abbiamo tempo da perdere, perché le vostre inventate varianti erano solo, lo diciamo chiaramente, un escamotage per ritardare i tempi e per non farci fare l'affidamento entro il 31 di dicembre. Così la verità finalmente la diciamo fino in fondo. Un dispiacere ho oggi, che quando sono arrivata E la Digos, a proposito della Digos, mi ha detto che c'erano una ventina di persone giù. Io ho detto “fateli entrare”. E mi hanno detto “tutti?” “Certamente, perché no?” Io sono abituata. Io ho fatto il '68, figurati se mi preoccupo di 20 persone. Ma di cosa mi devo preoccupare? Del dissenso giusto e legittimo dei cittadini? Ci mancherebbe che ci fosse il pensiero unico. Mica siamo nei paesi comunisti, siamo in un paese libero nel quale tutti hanno il diritto, dovere di esprimere il loro pensiero. Poi ci sono le maggioranze, e allora le maggioranze sentono, ascoltano, modificano eventualmente, perché non sono maggioranze senza, con i paraocchi, sono maggioranze che ragionano. E allora, una volta che si ascolta, si sente, si vede chi ci che non abbiamo fatto partecipazione. Ma come sarebbe? Ma se sono stata io stessa a tutti quanti gli incontri, non a questo in

particolare, di partecipazione che la dottoressa Magrini ha avuto l'accortezza di fare presso i teatini. Avessi visto un Consigliere, una ne ho vista, una Consigliera, la Cicirillo, punto. Non ho visto nessun altro interessato alla partecipazione. Poi quando arriveremo a parlare delle Mura Urbiche, ste Mura Urbiche poi non si capisce se devono essere, se devono essere viste tutte (intervento svolto lontano dal microfono) Anch'io. Beh, quindi eravate in due, eravate in due. Sono contenta che eravate in due, ma cittadini che siano venuti a dire "non siamo d'accordo, ci piace, non ci piace", Francamente non abbiamo sentito granché, però abbiamo fatto ugualmente la partecipazione così come doveva essere fatta. Poi sentiremo fra un po' di tempo, ma sulle Mura Urbiche? Sulle Mura Urbiche ne abbiamo parlato, abbiamo fatto la partecipazione, abbiamo invitato la gente, è venuta, ha ascoltato, non ha detto niente, punto, finisce là. Non è che si può stare qua a chiacchierare con i comitati spontanei o con non so che cos'altro che invitate nelle Commissioni di Controllo, per le quali c'è un Regolamento. Consigliere Rotundo, la invito veramente, mi creda, glielo dico solamente in termini così, credo, garbati, se lo guardi bene il Regolamento, perché il Regolamento dice che le Commissioni di Controllo hanno delle competenze ed hanno ha dei limiti. Cioè, non è che possono invitare sempre chi vogliono così, perché uno di passaggio dice: "io faccio parte del comitato", arriva qua e parla. Io devo parlare del turismo, un soggetto che non so perché, a che titolo doveva parlare del turismo. Allora, per cortesia, cerchiamo tutti di rientrare in un dibattito che sia corretto sempre, e soprattutto rimaniamo nell'ambito delle regole. Perché le regole devono essere uguali per tutti, maggioranza e minoranza, per cittadini e per amministratori. Le regole, niente di più e niente di meno. Credo che di questo discorso oggi abbiamo parlato abbastanza. Abbiamo rivelato quello che era l'escamotage della variante, abbiamo detto in maniera assolutamente chiara ed inequivocabile, perché l'emendamento che avete presentato ha avallato ciò che era solo un mio cattivo pensiero. Dopodiché credo che finalmente possiamo votare.

Il Presidente:

Grazie, Sindaco. A questo punto dobbiamo procedere con le dichiarazioni di voto sull'emendamento. Prego, collega Salvemini, dichiarazione di voto sull'emendamento.

Il Consigliere Salvemini:

Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026

[Pagina 54 di 73]

Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietrapersia (EN)

Allora, io tengo preliminarmente a un chiarimento. Esprimere con motivata determinazione politica, ma anche

fermo rispetto dei ruoli, posizioni di dissenso, non credo costituisca mancanza di rispetto nei confronti di dirigenti che vedo, funzionari con i quali ho lavorato 7 anni. Se avete colto nelle mie parole valutazioni di non fiducia nel vostro operato, ditemelo. Ma io mi sono limitato a esprimere motivatamente un dissenso sul progetto. Né, credo, sia da parte mia plausibile, perché vede, Sindaco, il rispetto che lei chiede a noi nei confronti dei nostri dirigenti comunali, è lo stesso che dovrebbe esprimere lei quando parla del documento DIP che è stato redatto dagli stessi uffici e che ha costituito la base per la sottoscrizione poi del contratto istituzionale di sviluppo. E furono quegli uffici, sulla base delle valutazioni tecniche dell'epoca, a determinare un importo da inserire di 29 milioni di euro. Che assumemmo come elemento di accordo negoziale con il governo, perché se ci avessero detto che poteva essere 33, 34, 35, mi sarei incaricato di verificare la possibilità di inserire un progetto di 33, 34, 35. È successo quello che è accaduto, e io ho quindi fatto presente che la richiesta di variante, io non so che lei ha fatto sui 30 minuti, 30 minuti. L'emendamento era pronto dall'inizio, l'ho presentato nei 15 minuti, lo avrei potuto presentare nei 30, e scaturisce da una valutazione molto semplice che provo a riassumere. Preciso che quando, Sindaco, lei legge appunti che le hanno predisposto, naturalmente fa affidamento a quello, la responsabilità di chi li ha redatti. Poi quando va a braccio deve stare attenta essere puntuale. Inciso: non l'ha sottoscritto Fitto, l'ha sottoscritto il Ministro Carfagna. Non c'entra niente Fitto. Io capisco che lei ha l'ansia di voler ogni volta riconoscere, accreditare ruoli inesistenti, ma sia naturalmente, come dire, attenta a non incorrere in questi piccoli e evitabili errori di ricostruzione politica (intervento svolto lontano dal microfono) Di ricostruzione politica. Non mi interrompa perché ascolto sempre in silenzio i suoi interventi. Qual è il punto che ho provato a porre nell'emendamento? Esiste la legge regionale 2001? Sì. Questa è una F su F? Sì, naturalmente è nel solco della legittimità. Ma ho fatto questa valutazione: c'è un elemento di impatto urbanistico. Noi potremmo avere una F destinata a servizi cimiteriali sulla quale decidiamo di realizzare un ospedale di 18 metri. F su F funzioni pubbliche. Teoricamente nessuno potrebbe dire “serve una variante urbanistica”, ma capite bene che ci sono valutazioni di contesto che devono essere tenute presenti, ed è questo il caso specifico. Da qui nasceva la richiesta. Vede, Sindaco, il fatto che lei ci comunichi oggi in Aula che c'è un'obbligazione giuridicamente vincolante che deve essere sottoscritta entro il 31/12. Non risulta agli atti, non è nota, e, posso dirle, sulla base del procedimento che ho ricostruito, che l'ipotesi della variante si poteva già prendere in esame appena si è

determinata la necessità di dover trasformare un intervento interrato in un intervento sopraelevato.  
Questo era  
il senso del nostro emendamento. Quindi è evidente da parte nostra che la proposta fosse accoglibile  
dal punto  
di vista squisitamente tecnico. Noi non censuriamo l'applicazione dell'articolo 16, comma 2.  
Abbiamo chiesto  
all'Amministrazione: potete farlo, ma se teniamo conto degli aspetti richiamati, affinché fidiamoci  
alla procedura  
di variante ordinaria, che è l'unico strumento attraverso il quale è possibile aprire un confronto sulla  
città e dare  
a chi ha interesse la possibilità di esprimere delle osservazioni secondo la procedura della variante  
ordinaria.  
Questo era il senso dell'emendamento, che naturalmente chiediamo venga messo ai voti perché resti  
anche  
traccia di una discussione che credo sia utile alla memoria di questa città. Grazie.

Il Presidente:

Grazie, al Consigliere Salvemini. Se non vi sono interventi sull'emendamento, io procederei al voto.  
Non vedo

nessuno iscritto. Procediamo a votare sull'emendamento formulato dalla minoranza.

Emendamento respinto con 16 voti contrari e 8 favorevoli.

Adesso dobbiamo procedere con le dichiarazioni di voto sulla delibera. Vi sono dichiarazioni di  
voto da parte dei

colleghi? Collega Salvemini, per dichiarazione di voto sulla delibera.

Il Consigliere Salvemini:

Grazie, Presidente. Allora, vorrei preliminarmente rivolgermi al Consigliere Cairo, il quale ha  
ritenuto di non

dovermi citare, ma evidentemente faceva riferimento al sottoscritto. Io non ho considerato  
l'istruttoria carente e

quindi ho mosso addebiti. Io ho semplicemente sostenuto che, nel momento in cui è emersa  
l'insufficienza del

Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026

[Pagina 55 di 73]

Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia  
(EN)

quadro economico, l'Amministrazione ha progressivamente smesso di interrogarsi su come  
salvaguardare quella

visione urbanistica che aveva dato origine al progetto e ha iniziato a interrogarsi esclusivamente su  
quale opera

fosse realizzabile con le risorse disponibili. Ed è una differenza sostanziale, per me politica. Nel  
primo caso è il

progetto a guidare le scelte finanziarie; nel secondo è il limite del finanziamento. Ho richiamato  
quindi, e forse

non sono stato sufficientemente chiaro, me ne scuso, le alternative che si potevano praticare, che io  
non sono

certo che avrebbero consegnato un esito diverso, l'ho detto anche precedentemente, ma di cui non  
c'è traccia

perché non sono state espedito, che era quella di verificare ai sensi del contratto istituzionale di  
sviluppo vigente

la possibilità di una rimodulazione, e la possibilità di una rimodulazione all'interno del Fondo  
Sviluppo e Coesione,

come chiunque ha esperienza di questi passaggi sa essere nella possibilità dell'Amministrazione  
beneficiaria dello

stesso. Hai eccepito, Consigliere Cairo, sul fatto che la nostra Amministrazione nella presentazione del CIS non abbia coinvolto la cittadinanza. Vedi, il contratto istituzionale di sviluppo si chiama Rigenerazione dei Paesaggi Costieri. All'interno di quel finanziamento, la quota dei 21 milioni è l'esito tutta la strategia realizzata, proposta dal Comune di Lecce nell'ambito del progetto Le Marine di Lecce, Lecce e il suo mare, progetto di Rigenerazione Urbana che si è compiuto fra gli anni 2018 e successivi, come troverà conferma in quella che si chiama SISUS, Strategia Integrata di Sviluppo Urbano Sostenibile. È lì che abbiamo garantito la partecipazione. È lì che abbiamo acquisito i bisogni della cittadinanza, è lì che abbiamo sviluppato la progettualità, è lì che abbiamo inserito i progetti. Ho detto nel mio intervento, e forse non sono stato ascoltato, che i 29 milioni di euro che invece abbiamo assegnato al Foro Boario, scaturivano dalla constatazione che lo stesso luogo è da anni, da anni destinato a sostanzialmente F16, parcheggi. Ci sono i parcheggi su strada, ci sta la lunga sosta degli autobus turistici, c'è l'infopoint della SGM. La scelta nostra è stata quella di, applicando il principio della F16, di realizzare i parcheggi non sul livello strada ma interrati. È evidente che questo passaggio non richiedeva consultazione pubblica, perché stavamo confermando una funzione largamente ormai consolidata nella città di Lecce, anzi aveva l'obiettivo di migliorare la qualità dello spazio pubblico. Abbiamo anche cercato di evidenziare un secondo profilo, quello di trovare negli elaborati un rapporto tra il nuovo edificio e il tessuto edilizio circostante, per come è stato espressamente richiamato dalla determina che vi invito a leggere del Dottor Magnolo. Gli stessi atti quindi riconoscono criticità che richiedono misure di mitigazione. La necessità di ridurre l'effetto muro verso Via della Lira Italiana. Questo non definisce in partenza un'incompatibilità con il contesto urbano, ma mette il Consiglio Comunale oggi, e la cittadinanza domani, nelle condizioni di non poterlo verificare con il grado di approfondimento e di consapevolezza che una trasformazione di questa portata avrebbe sicuramente imposto. Quindi la decisione, alla fine, con grande sofferenza, è quella di un voto, di un voto contrario. Avrei potuto immaginare come da Sindaco che ha fortemente voluto l'arte dell'intermodalità possa oggi non votare a favore di questa delibera, ma credo che l'intero percorso, il ragionamento che abbiamo espresso sin qui, sia tale da considerare questa scelta come doverosamente inevitabile, per quanto obbligatoriamente sofferta. Grazie.

Il Presidente:

Grazie. Per dichiarazione di voto, l'onorevole Rotundo.

Il Consigliere, Onorevole Rotundo:

Sì, credo che le affermazioni del Sindaco, secondo le quali entro tempi predefiniti bisogna andare a gara si legano

all'affermazione dell'altro giorno in Commissione, quando veniva avanti la richiesta di un approfondimento in sede di Commissione, e cioè che eravamo dentro un percorso che non consentiva allungamento dei tempi, approfondimenti. Io credo che questo sia stato il peccato originale di tutta questa vicenda. Perché? Perché il punto di svolta, io ritengo sia ad aprile, il 3 aprile. Perché la Giunta si riunisce e con quella delibera già fa una scelta con quella delibera, cioè senza alcun elemento, diciamo così, anticipatore. Cioè nessuno, in nessun luogo istituzionale, aveva mai affacciato questa ipotesi che le indicazioni date dalla precedente Amministrazione, per quanto riguarda la progettazione avevano incrociato dei problemi. Nessuno. C'era stata la precedente delibera, c'era stato l'indicazione, l'indirizzo per la progettazione, dopodiché il silenzio totale. Arriva, cosa arriva? Arriva

Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026  
[Pagina 56 di 73]

Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia (EN)

una decisione della Giunta che sostanzialmente dice che si individua la configurazione del parcheggio fuori-terra in elevato e con lo stesso atto si approva l'addendum del documento di indirizzo della progettazione, quindi si cambia radicalmente strada. Ecco perché da qui poi discende tutto, perché questa decisione, secondo me, avrebbe dovuto essere anticipata. Io non dico, non dico, forse però ai tempi della cosiddetta Prima Repubblica, Sindaco, qualcosa avveniva, no? Che un Sindaco chiamava il vecchio Sindaco e diceva “sai”, visto che questo vecchio Sindaco aveva firmato un contratto istituzionale di sviluppo con 50 milioni, per dire “vedi che c'è un problema, che per realizzare quel HUB si sono rilevate difficoltà, criticità? Vediamo.” Niente. Ma lasciamo stare il rapporto vecchio Sindaco. Ma io penso che questo passaggio implicava almeno un passaggio preliminare in Consiglio Comunale. Lasciamo stare la legittimità del passaggio, parlo della sostanza delle cose. Ma può un Consigliere comunale leggere, nel momento in cui la delibera viene approvata, che la Giunta ha deciso che da una cosa si fa totalmente diversa. Ha deciso e fa l'addendum per la progettazione. E quindi di che cosa stiamo parlando? Io capisco che poi si cerca di dire quelli di prima, quelli di poi, ma stiamo al tema di cui stiamo discutendo. Qui si è andati a carro armato. Io non manco di rispetto né a Puce, né ai dirigenti, però dico che è una verità che si è utilizzato il rispetto puntuale della norma per procedere a carro armato, per fare in modo che le tempistiche dell'affidamento dei lavori siano rispettate. Ma alcuni di voi si sono chiesti, per esempio, com'è che la determina del nostro dirigente Magnolo, che sostanzialmente dispone l'esclusione del progetto dalla

procedura di valutazione di impatto ambientale? Secondo me, rientra in questa logica. È una procedura che richiede tempo, richiede consultazione, partecipazione della città. E allora, legittimamente, intendiamoci, ma si accelera e si esclude l'opera pubblica dal processo, dalla sociabilità a VIA. Come anche non si è neanche, neanche atteso, è stato chiesto anche l'altro giorno in Commissione, il procedimento di valutazione del progetto da parte dei Vigili del Fuoco, e in itinere. Ma tutto questo poteva andar bene, se la decisione, assunta il 3 di aprile, fosse stata una decisione assunta con le forze politiche rappresentanti della città e soprattutto con la cittadinanza. Non avendo fatto questo, lì c'è un tallone d'Achille difficilmente superabile.

Il Presidente:

Grazie, grazie, grazie per la dichiarazione di voto resa dal collega Rotundo. Per dichiarazione di voto, il collega

Occhineri.

Il Consigliere Occhineri:

Grazie, Presidente. Dichiaro il nostro voto contrario alla delibera da parte di Avanti Lecce, di Coscienza Civica e

delle altre due formazioni che non sono presenti oggi in Aula, ma che rappresentiamo. Diciamo che votiamo no

per diversi motivi che abbiamo espresso, io in particolare nel mio intervento. In particolare la rigenerazione

urbana, che era un'opportunità di quel progetto e che era un'opportunità solo perché effettivamente il

manufatto era interrato. In quel caso evidentemente superiormente Piazza Carmelo Bene rimaneva a disposizione, rimaneva a disposizione per essere anche appunto rigenerata. Oggi è già un parcheggio e quella era

un'occasione per rigenerarla. Questo è il primo motivo. Motivo ancora più importante è quello del coinvolgimento della cittadinanza. Come ho detto, nel momento in cui si è deciso di stravolgere quel progetto, la

prima cosa di cui ci si doveva preoccupare era il coinvolgimento della cittadinanza. Perché? Perché l'edificio

pensato è altamente impattante. E dà un pugno nell'occhio per chi entra nella città da nord e uno schiaffo in

faccia ai residenti della zona. Questo è il mio pensiero. Se io abitassi lì vicino, direi che un attimo mi sposterei di

umore. Ammettere che non c'è più tempo, è l'ultima nota che faccio, ammettere che non c'è più tempo perché il

31 dicembre bisogna partire, eccetera, è solo un'ammissione di colpa. Perché, come vi ho detto nel mio

intervento precedente, siete andati avanti senza fermarvi, senza chiedervi se qualcuno non fosse d'accordo.

Avete speso risorse e tempo su questa procedura, su questo progetto. Non potete oggi più tornare indietro,

perché semplicemente vi sareste dovuti fermare prima e di progettare un obbrobrio di questo genere. Grazie.

Il Presidente:

Comune di Lecce - Consiglio Comunale - Seduta del 30 Luglio 2026

[Pagina 57 di 73]

Elaborazione e Trascrizione a cura di: Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia (EN)

Non mi pare che ci siano altri colleghi iscritti per dichiarazione di voto, quindi possiamo procedere alla votazione

della proposta di Consiglio numero 182 del 20 luglio 2026.

Sono aperte le operazioni di voto. Fabiola De Giovanni, Monica Faggiano, Gianmarco Pagliaro, Andrea Pasquino,

Andrea Pasquino, Luca Russo.

Delibera approvata con 16 voti favorevoli e 9 voti contrari.