

Il Presidente riprende la trattazione dell'argomento in oggetto, la cui discussione è iniziata nella seduta del 23 settembre 2013 ed è proseguita nelle sedute del 24 e 25 settembre 2013.

CONSIGLIERE GEOM. BREMBILLA:

Anzitutto voglio ringraziare i tecnici, che ci hanno supportato e sopportato nelle tante commissioni di analisi delle osservazioni e controdeduzioni. Un ringraziamento va ai colleghi di commissione, perché è stato un lavoro non di parte, ma di sostanza, anche dove non c'è stato accordo, nonostante alcuni momenti di acceso confronto, grazie anche all'Assessore, perché si può dissentire, ma il lavoro altrui va sempre rispettato, a parte il pasticcio delle auto elettriche.

Questo PUT giunge dopo 10 anni esatti dall'ultimo, ha avuto una gestazione abbastanza elefantiaca, anche per la non condivisione all'interno della maggioranza di alcune scelte fondamentali. È utile ricordare che l'amministrazione Bruni l'aveva predisposto, poi non è stato portato in aula, perché si era prossimi alla scadenza e c'erano il PGT e il PUM da approvare; diversamente da quanto affermato dall'Assessore, è di tutta evidenza che non si poteva approvare anche il PUT e, sui tempi, ricordo che l'Assessore ha presentato la prima bozza ai consiglieri a luglio 2011 e la seconda a marzo 2012. Quindi, sa bene che i tempi non sono brevissimi. La presentazione di così tanti emendamenti ed ordini del giorno, se fatta dalla minoranza, è comprensibile, dalla maggioranza un po' meno. Viene da chiedersi: ma non potevate mettervi d'accordo prima? Erano previste due corsie preferenziali, sulle quali anch'io ho manifestato perplessità, ma, prima di iscriverle nel PUT, non potevate parlarvi, evitando la figuraccia di toglierle? Erano possibili altre soluzioni, che non avete ritenuto opportuno percorrere. L'Assessore ha detto che la Giunta ha licenziato il PUT. Forse che la Lega in Giunta non c'era o era distratta? Ancora, nonostante il PUT parli di ZTL invariate, di fatto si è tolta la ZTL in via San Bernardino, che continuerà ad essere un luogo di scorrimento, visto che lì parcheggiare comunque è impossibile.

Vado con ordine. Quello che non ci convince è la filosofia di fondo, quel filo conduttore che dovrebbe far capire qual è l'idea di questa maggioranza sul tema del traffico. La conclusione che ne traggio, dopo aver visto quali modifiche si sono introdotte ad un impianto già fragile, è che manca questo filo conduttore. Così, mentre si toglie - a parte la notte - la ZTL in via San Bernardino, al momento non so se verrà accettata la nostra proposta di fare zone simili nelle vie dei borghi storici. Si cancellano alcuni interventi contenuti nella proposta del 2009 e scompaiono anche piccole pedonalizzazioni, tipo il tratto Zambonate-vicolo Macellerie. Si enfatizza la pedonalizzazione dello slargo a Porta Nuova, ma anzitutto è una razionalizzazione e poi vorrei sapere per farne che cosa. È vero, è prevista la pedonalizzazione, pur sperimentale, del Sentierone allungato, ma ho molti dubbi che la metterete in atto. Giustamente il PUT è con infrastrutture invariate, anche se sono citati nuovi parcheggi, ma colgo l'occasione per chiedere cosa è stato fatto concretamente per il previsto parcheggio nell'area dell'ex Gasometro alla Malpensata. Avrei piacere di sapere quali e quanti contatti ci sono stati con l'Inps per avere finalmente l'area a disposizione. La stessa cosa per il cantiere dell'ex parco faunistico, che non mi risulta sotto sequestro, ma non si capisce bene quale sia lo stato dell'arte. Tra l'altro, l'Assessore ha parlato di fine 2014 per la ripresa dei lavori. Errore o verità?

Torno a bomba. Qual è la filosofia di fondo di questo PUT? Il "toca negot", il "liberi tutti" oppure la ricerca, pur faticosa, per contenere quello che io chiamo traffico di transumanza, che preme sulla città in entrata al

mattino e in uscita la sera? Siete veramente convinti che bastino Zone 30 nei quartieri periferici per risolvere la morsa del traffico di attraversamento - non solo in senso radiale, ma anche trasversale - o si può osare di più? Non ho letto nel PUT una grande priorità sia rispetto ai mezzi pubblici, che a un miglior utilizzo dei parcheggi periferici. Non sono uno sprovveduto e so benissimo quanto sia difficile risolvere il problema del traffico a Bergamo, ma se si vuole accontentare tutti, se non si vogliono storie, soprattutto con i portatori di interessi forti, allora è veramente difficile cambiare le cose. Io non sono un maniaco delle pedonalizzazioni, vanno realizzate dove è possibile e utile, come fecero i sindaci che, con coraggio, pedonalizzarono piazza Vecchia e via XX Settembre. Il problema è un altro: come posso convincere i cittadini che è possibile e conveniente utilizzare i parcheggi periferici, raggiungendo il centro con mezzi pubblici - in quella che amo chiamare mobilità dolce per convinzione e non per costrizione - non continuando a chiudere strade - magari alcune sì - ma offrendo servizi comodi, rapidi ed efficaci? Mi si dirà che non ci sono i soldi, ma è dimostrato che il PUT, per quanto dovrebbe essere aggiornato ogni due anni, di fatto si aggiorna ogni 10 e spero proprio che entro 10 anni la situazione economica migliori. Quindi, se sposo questa filosofia, la introduco nel PUT. Qui non c'entrano i tecnici, manca l'*input* politico, anche se l'Assessore timidamente aveva introdotto qualcosa, ma è stato costretto a fare marcia indietro.

Sempre in tema di assenza di strategia, come posso leggere altrimenti la vicenda dello sciagurato nuovo parcheggio SACBO, in un'area dov'erano previsti anche 200 parcheggi pubblici cancellati nella proposta definitiva oppure il tentativo di cancellare alcuni tratti di corsie preferenziali in pieno centro cittadino in favore delle auto? Non si dà alcuna organicità alle piste ciclabili, si osteggiano le Zone 30, che non sono una pittura rossa sull'asfalto con scritto "30", ma un sistema che costringa a limitare la velocità nella necessaria distinzione tra residenzialità e collegamenti veloci. Si è introdotto un nuovo capitolo, nel quale sono confluite tante proposte, tecnicamente definite accoglibili nei piani di dettaglio. L'importante è che in questo capitolo sono finite delle proposte interessanti, da valutare e assemblare in un percorso, però il problema è che il percorso bisogna averlo chiaro. Poi sarei ingeneroso se dicessi che questo Piano è da buttare, vi sono ovviamente parti condivisibili e poi va sempre rispettato il lavoro delle persone, ma noi siamo chiamati a dare un giudizio politico complessivo e questo non è un semplice gioco delle parti, questa è una visione diversa del vivere la città, che necessità, sì, di un *mix* per contemperare le esigenze, ma, che- in vista di Expo 2015 e, speriamo, di Bergamo Capitale Europea della Cultura 2019 deve rappresentare una città viva e vivibile, con un centro facilmente accessibile, ma non caotico come l'attuale, capace di dare risposte al professionista che non ha mai tempo, offrendo alternative credibili all'uso dell'auto al cittadino e al turista, che vogliono vivere la città con qualche beneficio di ritorno rispetto ai sacrifici richiesti.

Quello che ho visto con gli emendamenti e gli ordini del giorno della maggioranza, mi rappresenta, invece, un bilancino tra le forze politiche, che politicamente non mi scandalizza, ma pone forti ipoteche sui risultati, che, viste le osservazioni dei cittadini, non sono sicuramente quelli che si aspettavano. C'è ancora il passaggio degli ordini del giorno in questa discussione a singhiozzo del PUT. Rispetto agli emendamenti, sono raccomandazioni. Spero sempre che qualcosa, anche delle minoranze, possa essere accolto. Rimane il giudizio espresso sopra, tutto politico, del manuale Cencelli applicato alla mobilità, che fornisce alcune indicazioni, ma non dà la regia complessiva, anche in funzione di nuove tecnologie, di sperimentazione, se volete, anche di voli pindarici, che magari sono utopie, ma preferibili rispetto all'assoluta e infinita mediazione, che produce di solito risultati mediocri. Comunque l'ultima parola, anche soprattutto dopo la discussione e le repliche dell'Assessore, sarà affidata alle dichiarazioni di voto.

(Entra in aula il consigliere Fusi; sono presenti n. 37 consiglieri).

CONSIGLIERE DOTT.SSA MARCHESI MARZIA:

A pagina 30 del catalogo Ikea, uno dei tre libri più diffusi nel mondo globale, insieme alla Bibbia e al Libro Rosso di Mao, c'è una fotografia densa di significato. Il catalogo, che da sempre si occupa dello spazio privato per eccellenza, la casa, a pagina 30 mostra un'immagine nuova, in cui Ikea arreda lo spazio pubblico più conteso di questo secolo: il parcheggio della città. Dentro il parcheggio, anziché metterci *stress*, fretta, nervosismo e un'automobile, Ikea ci mette colori, persone che sorridono e bevono il caffè insieme e, naturalmente, i suoi arredi. L'immagine può essere letta in diversi modi. Piace pensare che la città possa essere reinterpretata proprio a partire dal parcheggio e che il Piano urbano del traffico ne sia un'occasione.

Il 30 ottobre 2012 è stato licenziato il documento preliminare del PUT dalla Giunta comunale, dopo che era stato elaborato nei mesi precedenti. I cittadini hanno effettuato, quindi, osservazioni su un documento prodotto nella primavera del 2012. Oggi il Consiglio comunale deve approvare il PUT definitivo: un anno e mezzo per elaborare un Piano che delinea le opere di due anni, obbliga a predisporre il Piano successivo, senza sapere com'è andato il precedente. Qualcosa in questo processo non funziona.

Il PUT non si occupa della mobilità della Bergamo estesa; non se ne occupa, perché non è suo compito intervenire sul traffico tra Bergamo-Torre Boldone-Ranica, tra Bergamo-Seriate-Albano, tra Bergamo-Mozzo-Curno-Ponte San Pietro, tra Bergamo-Petosino-Almè. La città estesa non è oggetto del PUT; oggetto del PUT sono la città centrale e la città dei quartieri, la città della residenza e la città dei flussi, il traffico in via Ruggero da Stabello, la sicurezza del passaggio pedonale di viale Papa Giovanni, lo spostamento in bicicletta da Longuelo a Porta Nuova; ciascun intervento è di piccolo respiro e tutti gli interventi sono importanti, perché, nell'insieme, determinano il nostro modo di muoverci nella città e, quindi, di viverla. Questo è il senso che deve avere il Piano urbano del traffico.

Vale la pena porsi poche domande di fronte a questo PUT. Primo, quale valore aggiunto fornisce alla vita di un bambino di 8 anni, che va a scuola a piedi? Secondo, quali nuove opportunità offre alla signora che dal Villaggio degli Sposi, piuttosto che da Boccaleone, si reca in via XX Settembre in bicicletta? Terzo, che mezzi a disposizione hanno i turisti, che arrivano alla stazione per visitare la città vecchia e il Parco dei Colli? Quarto, quali sono le mappe dei percorsi sicuri, che gli anziani possono fare per accedere ai negozi sotto casa? Se il PUT è in grado di rispondere a queste domande, in modo organico e coerente con quanto fatto da questa Giunta fino ad ora, allora è efficace. Non dimentichiamo, infatti, che non ha senso sbandierare le Zone 30, senza aver risolto la pericolosità dell'attraversamento pedonale di via Tremana a Monterosso. Non parlate di percorsi sicuri davanti alle scuole, dopo aver livellato i passaggi pedonali rialzati in via Bossi a San Colombano. Abbiate il coraggio di mandare ogni tanto un vigile o di mettere una transenna per far rispettare le zone a traffico limitato davanti alla scuola Rosmini di Valtesse, prima di sbandierare ai quattro venti la messa in sicurezza dell'uscita delle scuole. Non potete proclamare per domani ciò che non siete stati capaci di fare fino ad oggi.

Va detto che questo PUT non riesce a darsi strutture aderenti alla città e va detto che non innova in modo incisivo, in quanto è profondamente vago. La città è articolata in quartieri, città centrale e città vecchia, ciascuno con la propria mobilità e il Piano urbano del traffico va anche declinato in tutte queste zone,

cercando di dare a ciascuna una viabilità organica. Non emergono, infatti, le mobilità a Loreto, Redona, Colognola, e via dicendo per gli altri quartieri, distinte dalla mobilità sulla città. Solo una nuova lettura della città può produrre un nuovo Piano urbano del traffico.

È giunto il tempo di avviare il Piano urbano del traffico dei bambini, in cui ciascun quartiere deve essere dotato di percorsi sicuri che permettano ai minori l'accesso pedonale ai servizi a loro rivolti. Laddove presenti parchi, scuole, negozi, biblioteche, ludoteche, centri socio-culturali, polisportive, oratori, devono essere accessibili in sicurezza a piedi o in bicicletta dai minori. Solo se il Piano del traffico è impostato e opera in questi termini, l'abitare in città diviene attrattivo e gli strumenti, per mettere in sicurezza la mobilità sui percorsi brevi, sono parecchi e poco costosi. È sufficiente alzare lo sguardo verso il nord Europa per imparare. Entrate e uscite da tutte le scuole dell'obbligo necessitano di un'area libera dalle auto, luogo d'incontro insegnanti-genitori-minori. I quartieri richiedono che spazi ben definiti, fruibili dagli utenti deboli, diventino luoghi. Sono luoghi gli slarghi, gli attraversamenti sicuri, dove le auto rallentano quando vedono un bambino, perché la strada già li induce a farlo. Sono luoghi le panchine, dove i pedoni sostano e riposano. Sono luoghi le piazze dei quartieri, perché pedonali. Tutti questi luoghi, collegati in sicurezza tra di loro, fanno il PUT dei bambini dei quartieri della città.

Questo non basta, è giunto il tempo di affrontare il Piano urbano del traffico della città dei flussi, di quell'area geografica che va dalle scuole superiori di via Gavazzeni fino alla stazione, Porta Nuova e sale alla città vecchia. Dov'è il PUT articolato su quel pezzo di città, dove sono più le persone che vi transitano - studenti, pendolari, turisti - di coloro che vi abitano? Come affrontiamo i numerosi incidenti sugli attraversamenti in viale Papa Giovanni, snodo cruciale per i pendolari che accedono alla città dei flussi? Come si accede alla città vecchia? Qualcuno si è mai accorto che, all'uscita dalle scuole superiori, gli studenti strabordano dai marciapiedi? E che dire di un Piano urbano della mobilità dolce? Dov'è la rete della viabilità sicura sulle due ruote? Come viene trasformato lo spezzatino di piste ciclabili in un piano strutturale di mobilità sulle due ruote? Come si transita in bici da un quartiere all'altro? Come si arriva alla stazione? Come il Comune promuove la cultura, tutta bergamasca, della bicicletta? E come premia il cittadino, quando va in bici e non inquina l'aria? Perché questa Giunta, all'indomani del suo insediamento, ha rimosso per un pezzo in viale Giulio Cesare la ciclabile che collega Monterosso con il centro? E perché non trovate 500 euro per mantenerla, laddove è stata rotta dalle automobili? L'uso della bicicletta ha due approcci: qualcuno la usa per il tempo libero, per godersi la città, per altri è un mezzo di trasporto da usare sempre, per andare al lavoro, a scuola, per accedere ai servizi quando si muovono in città. Quali interventi ha pensato questa amministrazione per favorire entrambi gli approcci? Come pensa di invogliare il pendolare a lasciare l'auto in periferia per raggiungere il centro con la bicicletta? O meglio ancora, quali interventi ha programmato per mettere in rete le piste ciclabili dei paesi limitrofi alla città, affinché il pendolare parta direttamente da casa in bicicletta per raggiungere il luogo di lavoro? Quanto costa la ciclabile Monterosso-Redona-Torre Boldone, piuttosto che la Lallio-Grumellina-Villaggio degli Sposi? Le finalità premesse nella delibera, oggetto di questa discussione, a nostro avviso non sono realmente perseguite e, per questo, il nostro giudizio complessivo è fortemente negativo.

(Entrano in aula gli assessori D'Aloia, Foppa Pedretti).

CONSIGLIERE DOTT.SSA GHISALBERTI:

Lasciatemi fare prima i complimenti alla mia collega Marchesi, perché credo che, con le domande che vi ha posto, ha inchiodato lì questo Piano urbano del traffico. Le domande che la mia collega ha posto non hanno risposta. Vedremo come risponderete... Complimenti Marzia.

Questo Piano urbano del traffico, che approda oggi in Consiglio comunale e che saremo chiamati a votare, arriva con un ritardo che è davvero inaccettabile. Si sono persi 5 anni e, quindi, si è arrivati a fine mandato, il che significa che questa amministrazione non farà nulla di quello che è scritto in quel Piano. Qui non potete invocare la solita scusa della mancanza di risorse, perché questo è un Piano, per definizione, che va fatto a infrastrutture invariate e con poche risorse. Però, durante questi anni di attesa della messa a punto di questo Piano urbano del traffico, non è che siete stati fermi; purtroppo, avete fatto dei pessimi interventi, come lo smantellamento dei tratti di ciclabile - in particolare, quella che collega due poli fondamentali, cioè la stazione a Porta Nuova - senza trovare una valida alternativa e avete sottratto lo spazio destinato alla ciclabile e l'avete data al mezzo privato per il parcheggio. Pure l'intervento in via Silvio Spaventa andava in quella direzione, cioè sottraete spazio alla carreggiata per darla al parcheggio delle auto. In altre parole, avete fatto esattamente il contrario di quello che chiede la scienza della mobilità, perché la mobilità non è qualcosa che qualcuno si inventa, ma ha delle linee guida ben precise e sono linee guida che chiedono la redistribuzione degli spazi tra il pedone, le ciclabili, il mezzo privato e il mezzo pubblico, ma va nella direzione di sottrarla al mezzo privato. Invece, voi avete fatto esattamente il contrario. Quando, poi, è arrivata la presentazione di un anno fa, mi permetta, Assessore, di dirle che è stata veramente imbarazzante, perché questo piano, partorito in ritardo, è stato immediatamente disconosciuto dall'Assessore, che lo ha sempre presentato come un documento tecnico e non come una scelta politica, qual è un piano della mobilità. Un piano, che poi è stato modificato in Giunta, rispetto al documento presentato dai consulenti scelti dall'amministrazione, modificato soprattutto dalla Lega, che evidentemente ha risposto a pressioni in parte ideologiche, ha risposto agli interessi di parte, ha risposto al suo elettorato. In generale, un piano che subisce modifiche per prese di posizione ideologiche o per pressioni di interessi personali, non può essere certamente un buon documento. Interessi legittimi, per carità, quelli di parte, ma credo che l'amministratore debba avere una visione complessiva e, quindi, perseguire il bene comune, non gli interessi di una parte, che, pur necessariamente devono essere ascoltati, ma poi la scelta deve soddisfare tutti i cittadini.

Questo piano licenziato dalla Giunta, poi ancora modificato in aula, non risponde, a mio parere, a nessun criterio di mobilità di quelli affermati ormai in tutta Europa, ma direi anche in molte città italiane. Siamo chiamati a dare un voto, ad esprimerci su questo Piano urbano del traffico, cioè a dire se questo Piano urbano del traffico è lo strumento idoneo per raggiungere gli obiettivi, che si dà normalmente un Piano urbano del traffico. Dobbiamo, cioè, dire se questo insieme di interventi porterà a un miglioramento della circolazione stradale in città per pedoni, ciclisti, veicoli privati e mezzi pubblici e se avrà quegli effetti sulla qualità ambientale, sulla vivibilità, sulla convivenza tra diversi mezzi di trasporto e, in particolare, sulla sicurezza dell'utente debole; penso a pedoni, ciclisti e anche alle persone diversamente abili.

La prima osservazione che faccio è che in questo piano, davvero, non c'è nulla di nuovo, nulla di innovativo su questo tema. È un piano che ha anche dei contenuti condivisibili, a mio parere, ma sono molti di più i limiti, quelli in particolare imposti da una parte politica della maggioranza. È un piano che non affronta i problemi principali di questa città in tema di mobilità: il tema del forte pendolarismo e il tema

dell'attraversamento da parte dei mezzi pubblici del centro. Certamente le parti condivisibili sono quelle che riguardano l'infomobilità; è una necessità, questa, è un tema, direi, propedeutico a tutto il resto, però ne state parlando con grande enfasi ormai da troppo tempo, senza in realtà aver fatto nulla. L'unico tassello che avete messo in questo tema è l'accensione - le telecamere c'erano già - voi avete acceso qualche telecamera, ma, peraltro, lo avete fatto in modo molto problematico. Direi che, quindi, è un bilancio un po' scarsino in tema di infomobilità per 5 anni.

C'è il progetto dell'estensione della pedonalizzazione, che condividiamo; è un progetto positivo, però per ora non ho visto, come dire, esperimenti che portino verso una chiusura strutturale. Avete fatto delle ottime esperienze della *movida*, ma limitate a quelle 4 o 5 serate estive e, quindi, legate, come dire, ad una cosa temporanea; non siete riusciti a trasformarla in qualcosa di strutturale, quando, a mio parere, la città adesso è pronta per affrontare questo tema. Certamente vanno date le opportune facilitazioni con i mezzi pubblici, anche per risollevare l'*appeal* di questo centro città, *appeal* perso in questi ultimi anni, perché, a mio parere, rimane irrisolto questo conflitto tra luogo di passeggio e sede stradale. Non avete fatto nulla per Città Alta, non un passo avanti nella chiusura al traffico e allo stesso tempo nel garantire una migliore accessibilità. Siamo ben lontani dal liberare le piazze dalle auto, è fermo il parcheggio ex faunistico, eppure quello è un progetto a cui dovrete essere affezionati, visto che è nato con l'assessore Tentorio al bilancio nella Giunta, appunto, rappresentata anche dal Sindaco; nessun tassello è stato messo per arrivare ad una logistica per negozi e ristoranti, nonostante ne abbiate parlato fin dall'inizio del vostro mandato.

Ma l'aspetto più negativo di questo piano è la totale rinuncia a governare lo spazio pubblico, a ridistribuire e a condividere lo spazio pubblico; le scelte su ZTL e corsie preferenziali - che proprio chiedono, sostanzialmente, una diversa distribuzione di spazio urbano - sono i punti più deboli di questo Piano. Ci sono ZTL in città che non vengono rispettate, ma nessuno se ne preoccupa; ne avete tolte alcune nel Piano urbano del traffico e certamente non ne prevedete di nuove.

Quindi, complessivamente, quello uscito dalla Giunta e dagli emendamenti proposti dalla maggioranza è un piano quasi inutile nella parte dove, di fatto, registra lo stato di fatto e, in alcune parti, addirittura è dannoso per certi aspetti, appunto quelli dove non riesce ad affrontare i temi principali, i limiti principali della mobilità in città.

L'assessore Ceci ha detto in aula, nella presentazione, che questo Piano Urbano è la politica dei piccoli passi. I piccoli passi sono un'ottima cosa, spesso è giusto procedere per piccoli passi, il problema è che noi non capiamo qual è la direzione di questi piccoli passi, perché a un piccolo passo in avanti, voi ne fate poi rispondere un paio in arretramento e, soprattutto, non avete delineato gli obiettivi chiari per arrivare ad avere un centro cittadino più vivibile, quartieri in sicurezza. Questo è un Piano Urbano che non sa rispondere in modo soddisfacente alle domande, così concrete, che la collega Marzia Marchesi vi ha posto all'inizio della sua discussione.

(Entra in aula l'assessore Pezzotta).

CONSIGLIERE ING. MAZZOLENI:

In modo sintetico vorrei ringraziare tutti i tecnici e l'Assessore che hanno sviluppato questo Piano urbano del traffico. Io penso che in un contesto di sostenibilità ambientale, di vivibilità, di inquinamento atmosferico,

acustico, di sicurezza, di competitività, si inserisce il Piano urbano del traffico che, contestualmente e in modo significativo, si intreccia anche con il Piano di governo del territorio. Il Piano urbano del traffico è uno strumento importante che indaga le criticità, individua i fabbisogni, fissa gli obiettivi di miglioramento e offre un ventaglio di risposte tra le quali scegliere, ma tutti insieme. Le nostre città vivono una grande crisi ambientale, le risposte emergenziali fin qui adottate incontrano nel Paese un crescente scetticismo, tant'è che, in 3 anni, la contrarietà ai blocchi totali del traffico è salita dal 23 al 32%. Cresce, per contro, la richiesta dei cittadini, affinché siano prese misure strutturali, a partire dall'aumento, soprattutto nelle grandi città, del trasporto collettivo. Anche qui, forse, ci dovremmo pensare. La difficile accessibilità e la forte congestione urbana dei nostri centri rischia di diventare un elemento fortemente negativo per la nostra economia. Urge fare la nostra parte nel creare un disegno di mobilità diverso, del quale tutti i livelli istituzionali siano parte, senza tralasciare alcuna possibilità e affinché tutti si sentano responsabilizzati nell'attuare le misure individuate.

Mi chiedo anche, se gli obiettivi del PUT sono la sostenibilità ambientale, il governo della domanda di mobilità, infomobilità, mobilità elettrica e sicurezza negli spostamenti, come mai la discussione di questo importantissimo documento arrivi dopo tanto, forse troppo tempo, mentre questo è uno strumento fondamentale per la nostra città. Se non vado errato, ne abbiamo parlato in Consiglio nel lontano 2011. Ora, guardando alcuni punti inseriti nel PUT, troviamo che il traffico in ingresso e in uscita dalla città nelle ore di punta è assolutamente eccessivo, e non mi pare che esista un vero progetto per evitare l'attraversamento della città, magari con l'utilizzo dei parcheggi periferici e creando collegamenti con bus navetta dedicati ai pendolari, che utilizzano l'auto ogni giorno per recarsi al lavoro.

Per aumentare la velocità commerciale del trasporto pubblico non si è fatto nulla, se non pensare alla creazione di due corsie preferenziali nelle due direttrici, da ovest in via Broseta e da est in via Borgo Palazzo e, per fortuna, queste ipotesi non sono state realizzate, così come avrebbero dovuto essere realizzate. Sicuramente non dobbiamo abbandonare lo studio e l'approfondimento di nuove corsie preferenziali, per trovare soluzioni migliorative alla gestione del traffico. La velocità commerciale potrà aumentare, se diamo un vero servizio di trasporto pubblico ai pendolari con navette dedicate, perché solo allora ci saranno meno auto in ingresso e in uscita dalla città. Mi pare che vengano fatte scelte un po' timide, dobbiamo chiederci che tipo di vivibilità urbana vogliamo. Credo che ci voglia più coraggio per togliere le auto dalla città.

Ritengo di poter dare, peraltro, un giudizio positivo sulla prospettiva di un Sentierone allungato, con la previsione di un asse pedonalizzato tra piazza Pontida e piazza Santo Spirito nel fine settimana e nei giorni festivi. Quindi, è una buona idea nella creazione di aree di pedonalizzazione, ma, forse, credo che la domenica fatta fino alle ore 24 sia eccessivo, mentre potrebbe essere valida per la soluzione del sabato sera.

Se diamo un'occhiata al discorso ZTL e auto elettriche, io credo che, al di là del pasticcio, sia opportuno incentivare l'utilizzo delle auto elettriche, ma credo che sia opportuno dare organicità alle aree dove queste possono accedere, per non creare problemi *in primis* ai pedoni - sto parlando ovviamente delle ZTL - e poi, anche chi conduce questi automezzi, credo che debba capire in quale ZTL si può inoltrare e in quali no; su questo, credo che debba essere fatto un po' di chiarimento. Per mettere in sicurezza il percorso casa-scuola, a volte troviamo delle giuste ZTL, che vengono completamente ignorate dagli stessi genitori che accompagnano i figli in auto. Quindi, occorre più controllo da parte della Polizia locale oppure pensare a telecamere - perché no? - con il *project financing*, visto che di queste cose non si parla, perché c'è sempre il

problema economico degli investimenti. Vediamo di capire se il *project financing* con le telecamere possa essere un giusto incentivo per andare nella direzione giusta, perché queste vengano rispettate.

Lo stesso vale per le Zone 30, dove i morbidi dossi invitano ad aumentare la velocità. Quindi, occorre più controllo con tutti gli strumenti che la tecnologia ci mette a disposizione. Infatti, è pressoché inutile avere pensato ad aree di rispetto, quando in realtà vengono totalmente ignorate dai più.

Il Piedibus è un grande strumento di utilizzo per quanto riguarda i bambini e quindi creare meno traffico, ma - pur essendo uno strumento importante per la sicurezza stradale - i genitori che accompagnano i figli con il Piedibus sono pochi. Se questi aumentassero, non verrebbe incrementato il traffico veicolare, sarebbe aumentata la sicurezza, quindi credo che dobbiamo fare ancora molto per andare in quella direzione, perché purtroppo questo strumento deve essere incentivato, perché dai più pare che sia abbandonato. Forse occorre creare una maggiore cultura di rispetto dell'ambiente, partendo dai bambini per arrivare ai genitori.

Veniamo ai parcheggi. Qui abbiamo - punto di domanda - parco faunistico, ex Gasometro... Sono dei buchi neri, che nessuno conosce se e quando saranno realizzati o ultimati. Il parcheggio di interscambio allo svincolo dell'autostrada è opportuno, ma credo che quella sia una zona che crea problemi di immissione e di traffico; forse sarebbe opportuno valutare un'area vicina, ma certamente non quella che abbiamo pensato di vedere, quando l'abbiamo vista in commissione.

Il *bike sharing* è altro strumento da potenziare. D'accordo i cerchi concentrici, ma credo che dobbiamo dare uno stimolo, una spinta in più, per aumentare il numero di stalli.

Le piste ciclabili sono ovviamente da sistematizzare e collegare, per non farle restare isolate. Per sviluppare un vero piano della ciclabilità a Bergamo, occorre un progetto per creare una rete coordinata tra le piste ciclabili esistenti e quelle da realizzare, in una città dove ancora ci sono tragitti che restano a sé stanti e perdono valenza nell'insieme di un progetto di mobilità più globale.

L'infomobilità va benissimo, perché sicuramente aiuterà gli automobilisti a orientarsi, per quanto riguarda i parcheggi della nostra città. Infine, ritengo che la sfida per tutti i soggetti coinvolti nel processo di pianificazione dello sviluppo urbano deve essere quella di riuscire a orientare il processo in una logica di sviluppo sostenibile, in cui l'obiettivo sia il miglioramento del livello di qualità della vita del cittadino. I cambiamenti necessari devono essere realizzati con la massima condivisione di tutti gli attori, che vivono e fanno vivere la città. Grazie al puntuale lavoro svolto dai nostri tecnici, oggi siamo in possesso degli strumenti per fare scelte coraggiose nella nostra città, che contribuiscono a ridurre la congestione urbana. Per questo occorre percorrere un cammino comune, che porti a realizzare un patto con i cittadini per la mobilità sostenibile, che punti a obiettivi significativi di sicurezza, di incentivo del trasporto pubblico locale, di ampliamento degli spazi pedonali e ciclabili, di nuove strutture per il parcheggio, continuando a contrastare il traffico di attraversamento. Mi chiedo soltanto: a che punto siamo con questo percorso?

CONSIGLIERE P.I. AMORINO:

Com'è ovvio, non potremo condividere il complesso di questo piano, perché è un po' il risultato di un ritardo, che, esso stesso, è una scelta strategica. Sono convinto che anche la melina che si è fatta è una scelta, perché c'erano tutti i tempi per poter fare le cose in tempi molto più ragionevoli e, quindi, per poterle mettere in pratica; bisognava avere almeno due anni per mettere in pratica le cose che erano previste. Ma,

oltre al ritardo, c'è stato un continuo peggioramento durante le varie fasi che hanno interessato questo piano, almeno rispetto all'ipotesi iniziale. Un peggioramento c'è stato dopo le prime illustrazioni, nel passaggio in Giunta, abbiamo visto con le controdeduzioni; qualcosa, magari di negativo, cambierà anche con l'approvazione degli ordini del giorno. Quindi, c'è stato il ritardo e il peggioramento. In altre parole, c'è sostanzialmente una inversione di tendenza, sia rispetto a quanto è stato fatto in anni precedenti, sia rispetto alle logiche di mobilità, che stanno promuovendo tutte le altre città grandi come la nostra, in particolare in Italia, ma anche in Europa.

Abbiamo visto che, durante la fase delle controdeduzioni, si può leggere fra le righe il fatto che si sono sostanzialmente accettate nella votazione, non dico poi nelle controdeduzioni dei tecnici, tutte le osservazioni predisposte da - fra virgolette - comitati amici. Tutte le parti, sostanzialmente positive, che sono state recepite, sono però inserite sostanzialmente in piani di dettaglio, che dovrebbero avere seguito e, quindi, anche le parti positive sono finite un po' in questo limbo, che poi sarà la prossima amministrazione, a poter effettivamente portare avanti. Non si coglie veramente cosa si vorrebbe fare in due anni, perché se l'arco temporale è di due anni e a invarianza di infrastrutture, che comunque nel piano vengono stracitate, anche se c'entrano poco, se non come fotografia, perché un piano di questo tipo dovrebbe essere - rispetto ad altri - molto più realistico, dovrebbe esplicitare cosa fare in due anni con determinate risorse e determinate modalità. In sostanza, abbiamo visto in questi anni tanti annunci, poi peraltro molti annunci venivano sostanzialmente traslati di mese in mese, di sei mesi in sei mesi; di annunci ne sono stati fatti tantissimi, di fatti concreti ne abbiamo visti pochi, se non quelli negativi che avete fatto quasi subito come elemento di discontinuità vostra, rispetto a quanto avevamo fatto noi con la precedente amministrazione. Tanti annunci, poche risorse investite. Come fa l'Assessore a vantarsi di alcune classifiche? Io sono andato a rivedermi un po' i dati e il fatto che siamo avanti in classifica deriva, sostanzialmente e totalmente, da tutte le scelte e opere che abbiamo realizzato nell'amministrazione precedente; non c'è nulla che avete aggiunto rispetto a quegli indicatori che vengono utilizzati per dare, appunto, punteggio a queste classifiche. Sostanzialmente, quindi, c'è uno svilimento, è stato vanificato lo stesso strumento, gli obiettivi e gli scopi che deve avere lo stesso PUT, proprio per legge. È ovvio che abbiamo un'idea diversa di città e ci confronteremo naturalmente su questo, come abbiamo sempre fatto anche in passato, con le prossime elezioni amministrative. Abbiamo un'idea diversa, una filosofia diversa, un'idea diversa di città e la scelta è sempre quella. In una città piccola, come la nostra, assalita invece da una Grande Bergamo e dal pendolarismo, bisogna decidere che scelta fare nei confronti del traffico privato, se penalizzare o se invece sostanzialmente agevolare. Questa è la scelta di fondo, perché da qui nascono poi tutte le altre scelte minute: l'opzione della mobilità dolce rispetto invece ad altri tipi di proposte.

Sulla mobilità dolce, devo dire che i numeri ci dicono che c'è un forte arretramento rispetto a quanto è stato fatto in passato, ma lo avete ribadito con gli stessi emendamenti.

Quanto alle Zone 30, sostanzialmente realizzate in larga parte dalla nostra amministrazione, avete aggiunto qualcosa alla Malpensata, che però non è una Zona 30 strutturale, ma è sostanzialmente un po' di arredo urbano e sistemazione diversa dei parcheggi.

Sulle ZTL, si è già detto che si torna indietro e, quindi, si elimina una ZTL sostanziale, mettendola in fascia notturna; attorno alle scuole non si è realizzato niente, nei fatti, in questi anni, non avete voluto ricevere neanche la proposta delle corsie a tempo, con un TPL, che da alcuni dati sembrerebbe avere 31 milioni di passeggeri, in un altro documento del Comune si dice che sono 28.600.000 passeggeri - e non 31

milioni - e abbiamo anche il calo della velocità commerciale.

Volete fare i parcheggi semi-periferici, in realtà sono dei parcheggi centrali. Si torna alla vecchia scelta dei parcheggi centrali e non di quelli, invece, nelle periferie.

La segnaletica, praticamente, non si vede quasi più. Il Piano Arcobaleno, dove poteva già essere stato attuato, non è stato attuato e, quindi, cose già previste non sono state realizzate.

Si dice che sono stati fatti 12 chilometri in più di ciclabile, io continuo a ripetere che mi piacerebbe avere l'elenco delle cose che avete realizzato; se volete, vi faccio il mio elenco: sono solo i 400 metri della pista del Morla, aggiunti ai 300 esistenti, i 200 della Angelo Maj, i 700 della via Guerrazzi, la Cesalpinia che avevamo previsto noi nel piano della 3V, poi avete tolto la Giulio Cesare, la Papa Giovanni. Mettiamo che siano 3 chilometri, ma non 13; non so dove li avete inventati, però, tanto basta fare l'annuncio e mettere lì qualche numero così.

Queste sono le cose per le quali non potremmo neanche astenerci su un piano del genere. È ovvio che il compito viene spostato - ma lo è già nei fatti, in questo momento - in campagna elettorale, per cui il confronto nostro sicuramente sarà lì. Per queste ragioni, quindi, preannuncio già il voto contrario.

CONSIGLIERE GEOM. GROSSI:

Io apprezzo molto il lavoro che hanno fatto i miei colleghi, che hanno fatto con l'esposizione delle varie critiche, con le varie proposte al Piano urbano del traffico. Io la penso un po' diversamente, nel senso che le critiche, gli aggiustamenti, sono stati fatti già in commissione. In commissione c'è stato un ottimo lavoro fatto dai commissari, tra maggioranza e minoranza. Noi di minoranza abbiamo cercato di portare le nostre idee, molte idee sono state accolte, quindi questo Piano urbano del traffico, secondo noi, è stato migliorato anche grazie a noi. Però, resta il vostro Piano urbano del traffico, quindi vi assumete oneri e onori, responsabilità di fronte alla popolazione per questo Piano urbano del traffico. Quindi, io non mi scandalizzo per questa cosa. Se non avete fatto bene, vuol dire che noi, tra due anni, quando saremo in maggioranza riusciremo a fare meglio di voi, secondo le nostre idee.

Però, mi preme ritornare un attimo sul pasticcio famoso delle macchine elettriche. Dopo tutto il pasticcio che c'è stato sia in commissione che in Consiglio, cercando di chiarirmi con qualche consigliere di maggioranza, mi è stato detto da qualcuno: "Guarda che avete avuto un grande *assist* dalla maggioranza, non siete riusciti a sfruttarlo". Io lo voglio sfruttare in questo momento, quindi voglio fare un po' la cronologia di tutto quello che è successo, sia in commissione che in Consiglio comunale. Non ho la sfera di cristallo, ma probabilmente qualche consigliere di maggioranza, che non era in commissione, nemmeno sa come sono andate effettivamente le cose. Nel corso della riunione di commissione, si parla delle auto elettriche. L'assessore Ceci, bloccato sull'autostrada, chiama naturalmente il Presidente e dice di andare avanti con i lavori. Al che io feci un'osservazione: "Senza l'Assessore possiamo andare avanti?". Il Presidente della commissione disse: "E allora io che cosa ci sto a fare qui? Io sono il Presidente, andiamo avanti". Questo è a verbale. Prende la parola il commissario Brembilla e fa la proposta di bandire le auto elettriche anche nelle ZTL. Dopo qualche intervento, qualche discussione, venne espresso un voto all'unanimità di tutti i consiglieri. Si decise di fare un emendamento in cui veniva cambiato questo passaggio. L'Assessore è arrivato alle 7 e mezza e, quando ha saputo che era stata presa questa decisione, è andato su tutte le furie.

Al che, i consiglieri di maggioranza si sono trovati un po' spiazzati. Io posso capire gli equilibri di maggioranza, posso capire tutto quello che c'è dietro un'amministrazione - per carità, quando si è di varie estrazioni politiche - e capisco anche che si può anche cambiare idea, però mi pare una cosa molto strana venire in Consiglio comunale, portare un emendamento e poi votarlo - l'emendamento passa a maggioranza - e poi, praticamente, votare contro alla deduzione finale.

Questo mi ha provocato indignazione, forse mi sono espresso quella volta con dei termini abbastanza... però è la foga che mi contraddistingue e mi ha portato a fare questo. Però, voglio dire, in questa discussione, in quell'occasione, penso che la maggioranza non abbia fatto una bella figura e, quindi, io volevo specificare, volevo chiarire questa situazione perché magari a qualcuno poteva essere sfuggita.

Per quanto riguarda il Piano urbano del traffico, sicuramente questo qui non è il nostro Piano urbano del traffico, non rispecchia le nostre idee. Come ho già detto, quando saremo in maggioranza, lo cambieremo. Quindi, oggi il mio voto e quello del mio gruppo sarà sicuramente negativo.

PRESIDENTE:

Prego, consigliere Eynard. Consigliere Belotti, per favore...

CONSIGLIERE SIG. EYNARD:

Anch'io trovo che questo Piano urbano del traffico sia particolarmente timido, come è già stato detto, tale da essere quasi ininfluenza, con una capacità trascurabile di incidere davvero sul problema del traffico e della qualità della vita nella nostra città. Dalla prima bozza a ciò che oggi siamo chiamati a votare, c'è stata, com'è stato rilevato anche da altri, una regressione molto significativa, perché gli elementi, che maggiormente avrebbero potuto incidere, sono stati accuratamente stralciati. È il caso delle corsie preferenziali, dove proprio c'è stata la massima cura a far sì che non rimanesse nessuna traccia e che, nemmeno negli schemi analitici allegati al Piano, queste corsie preferenziali non comparissero più; ancora, sono stati depotenziati elementi che avrebbero potuto incidere, come nel caso delle zone a traffico limitato, che, da diurne, sono diventate notturne. In particolare, credo che aver cancellato totalmente le corsie preferenziali sia un grave errore, perché è chiaro che è un dispositivo da maneggiare con molta cura, sul quale è necessario fare approfondimenti, valutare possibilità - per esempio, corsie preferenziali a tempo, piuttosto che con dei filtri particolari, quindi anche come esito di un processo ampiamente partecipato, eccetera - però credo che togliere completamente questa prospettiva renderà molto difficile, per il trasporto pubblico locale, diventare competitivo con il mezzo privato.

In effetti non appare chiaro attraverso quali strumenti il Piano urbano del traffico renderà possibile migliorare la velocità commerciale dei mezzi, che si continua a definire come uno degli obiettivi strategici maggiori del PUT, ma che, però, poi non trova azioni concrete per poterlo realizzare.

Anche sulla mobilità dolce, in particolare sulla mobilità ciclabile, penso si dovrebbe fare molto di più, invece mi è sembrato, nel dibattito dei Consigli scorsi, che anche tra i banchi della maggioranza manchi proprio la convinzione che la bicicletta sia un mezzo da incentivare. Ricordo che un consigliere in

commissione proponeva addirittura di vietare le biciclette nelle zone a traffico limitato di maggior intensità pedonale, perché ritenute pericolose. In pratica, quindi, la sua posizione sarebbe stata favorevole alle auto elettriche nelle ZTL, ma non alle biciclette, che mi sembra una logica che non capisco, che non riesco a capire assolutamente, perché, se si vogliono premiare le auto elettriche, a maggior ragione dovremmo premiare le biciclette. Guardate, io sono un ciclista urbano, cioè uno che usa la bicicletta negli spostamenti quotidiani in città e non dico assolutamente che mi si debba ringraziare per questo; però vorrei che fossimo tutti consapevoli del fatto che, ogni volta che un cittadino sceglie - per spostarsi in città - di usare la bicicletta, anziché l'automobile, sta facendo un favore agli altri, perché riduce l'occupazione dello spazio pubblico, la creazione di potenziali pericoli al prossimo, i rumori fastidiosi, la produzione di sostanze tossiche nell'aria e l'usura delle strade. Quindi, cerchiamo di imparare tutti quanti a rispettare i ciclisti, aiutarli a farsi strada in città e non ghettizziamoli, perché sarebbe proprio la cosa più sbagliata.

Tornando a un discorso generale sul Piano urbano del traffico, la cosa che trovo più sconcertante è la scarsa coerenza tra le premesse - tra le finalità dichiarate - e le azioni concrete messe in campo. Gran parte della prima pagina del Piano urbano del traffico, la pagina 5, quella introduttiva, la mia pagina preferita di questo Piano, non trova alcun riscontro con le poche coraggiose disposizioni contenute poi nei 5 ambiti di intervento. Ad esempio, quando tra le finalità si enuncia "la massima integrazione delle modalità di trasporto privato e pubblico", io immagino che si alluda al riequilibrio tra le due modalità, oggi evidentemente sbilanciato a favore della modalità privata, invece probabilmente non è così; ancora, quando si dice "la ricerca della massima sostenibilità ambientale attraversa tutte le scelte di piano", forse dovrebbe essere corretta questa frase in "alcune scelte di piano". Infine, "puntare all'implementazione graduale di un sistema di mobilità conforme ai migliori *standard* europei", dovrebbe essere corretto in *standard* - mi verrebbe da dire con una battuta - nordafricani, anche se con tutto il rispetto per città come Fez, in Marocco, la cui Medina è l'area pedonale più estesa del mondo.

Però, al di là delle battute, io credo che bisognerebbe cercare di guardare alle buone pratiche, guardare a quello che si fa in altri Paesi. Nel dibattito in quest'aula, a volte mi è sembrato di percepire che ci fosse quasi una contrapposizione ideologica tra mobilità dolce o trasporto pubblico come una cosa di sinistra e auto privata come una cosa di destra, che mi sembra una follia, perché Paesi europei - come la Gran Bretagna, la Francia, la Germania - dove c'è davvero la mobilità sostenibile, non è che siano Paesi stalinisti, mentre invece, magari, sono soprattutto i Paesi del Terzo mondo - non so, città come Il Cairo - dove l'auto privata ha la massima libertà e non esistono regole. Questa estate ho avuto l'occasione di visitare alcune città tedesche e olandesi, dove ho visto cosa significa davvero mobilità sostenibile. Lì, in buona parte delle strade delle aree centrali delle città, le auto non possono entrare oppure circolano, ma sono molto cinturate, sono tenute a dare la precedenza agli utenti deboli della strada. Ci sono fiumi di biciclette ovunque e reti ciclabili anche in sedi promiscue, che sono estremamente capillari ed estremamente curate. Tra l'altro, lì spesso è stato fatto il sacrificio estremo, che da noi sarebbe considerato inammissibile, di ridurre la larghezza di alcune carreggiate per consentire il transito dei ciclisti e dei mezzi pubblici. Insomma, dopo quel viaggio, tornare a Bergamo e, soprattutto, assistere al dibattito della settimana scorsa in questo Consiglio, è stato veramente come fare un tuffo negli anni Sessanta.

CONSIGLIERE DOTT. RIBOLLA:

Si vede che il consigliere Eynard non è stato in III Commissione, perché c'è stato tutt'altro che un dibattito ideologico all'interno della Commissione, tanto che molte controdeduzioni sono state votate a maggioranze variabili e trasversali, se così posso dire.

Detto questo, io ringrazio l'assessore Ceci e i tecnici che hanno redatto il Piano urbano del traffico, ringrazio anche tutti i consiglieri comunali, che erano presenti in III Commissione, perché credo che, con l'osservazione di tutte queste controdeduzioni e con il dibattito che ne è scaturito, abbiano portato a dei miglioramenti, almeno dal nostro punto di vista, a questo Piano urbano del traffico. Comunque, il confronto è sempre stato civile e - almeno per quanto ci riguarda, ma credo che queste parole possono essere condivise dagli altri commissari - è stato sempre nell'ottica di migliorare quello che era previsto e di analizzare in modo abbastanza oggettivo le idee e le richieste, che ci sono pervenute attraverso le osservazioni. Poi, è ovvio, ci sono alcune questioni - come le ZTL o le corsie preferenziali - che ci vedono contrapposti, ma su tutte le altre centinaia di osservazioni - erano oltre 200, 249, se non ricordo male - c'è stato un dibattito costruttivo. Detto questo, io ritengo che il Piano urbano del traffico che è scaturito appunto dal dibattito in commissione, quindi dalla votazione delle controdeduzioni e degli emendamenti sia sicuramente molto migliore del Piano urbano del traffico, che era inizialmente stato approvato. Credo che le osservazioni che ci sono pervenute dai cittadini, dai comitati, dalle associazioni, dai consiglieri di circoscrizione, che noi abbiamo poi votato nelle controdeduzioni ed anche nei nostri emendamenti, abbiano migliorato il Piano urbano del traffico che, ricordo, è un Piano urbano del traffico che, si può dire quello che si vuole, ma è il primo approvato dopo 10 anni.

Io non so, consigliera Ghisalberti, se la scienza della mobilità che lei prima ha enunciato sia quella del Libro Rosso di Mao, di cui parlava prima la consigliera Marchesi. Ecco, quella non è la nostra idea di mobilità; io non ho neanche il Libro Rosso di Mao e, sicuramente, non sono tra quelli che lo vanno a comprare. Penso che il Piano urbano del traffico che esce da questo Consiglio comunale sia buono, un piano che riprende le tematiche principali che riguardano la nostra città, quindi le zone a traffico limitato, le corsie preferenziali, i parcheggi, i parcheggi di interscambio, che noi abbiamo voluto ribadire, con un emendamento, che fossero gratuiti. La nostra idea di mobilità non è, come diceva prima Eynard, pro bici o pro auto; la nostra idea di mobilità è cercare di non penalizzare nessuno, cercare di favorire la mobilità dolce, la mobilità dei pedoni, la mobilità delle biciclette, senza però penalizzare eccessivamente - o penalizzare in alcuni casi - le automobili. Questa amministrazione ha portato avanti diverse piste ciclabili: è stata inaugurata poco tempo fa la pista ciclabile della TEB, è stata fatta la pista ciclabile del Morla, sono stati fatti anche interventi a carattere sicuramente ecologico, come i semafori a *led*, come tutta la questione dell'eco-compatibilità, quindi credo che sia stato fatto davvero tanto. Poi credo che questo abbia portato ad un giusto equilibrio tra le diverse tipologie di mobilità, anche grazie agli emendamenti. Ringrazio anche i capigruppo del PDL Petralia e della Lista Tentorio De Rosa, nonché i consiglieri Di Gregorio e Carminati, con i quali abbiamo stilato gli emendamenti, emendamenti che non facevano altro che portare avanti quello che c'era già scritto nel nostro programma elettorale di 4 anni fa. Avevamo già promesso che la ZTL di Borgo San Leonardo fosse rivista o quanto meno sistemata con gli orari che ci sono stati chiesti, peraltro, dagli stessi commercianti e dai residenti. C'era la stessa osservazione che ne chiedeva l'eliminazione e noi l'abbiamo calibrata in orario notturno, così come ci è stato richiesto dalle associazioni dei commercianti e dei

residenti; abbiamo, tra l'altro, inserito una nuova ZTL, quella di via Quarenghi, anche lì su richiesta del comitato, con le stesse ore di quella di Borgo San Leonardo, che è diventata ZTL notturna per risolvere, tra l'altro, i problemi di spaccio e di sicurezza, che ci sono stati posti dai commercianti e dai residenti di via San Bernardino e di via Moroni. Un emendamento riguardava la riduzione dell'estensione del pagamento della sosta da 2 ore a 1 ora, quindi credo che questo sia un evidente beneficio per i cittadini, tra l'altro posto in essere anche mantenendo inalterati i prezzi dei biglietti del trasporto pubblico locale. Anche questa credo che sia una cosa da sottolineare e che sottolinei ancora come noi guardiamo anche alla mobilità del trasporto pubblico e stiamo attenti anche a questo tipo di mobilità.

Vengo alla questione dell'eliminazione delle due corsie preferenziali a imbuto di via Broseta e di via Borgo Palazzo, che avrebbero trasformato l'unica corsia di accesso della città in corsia preferenziale. Ecco, tra l'altro, su questo punto ha già detto prima Brembilla, però l'anno scorso lo stesso Brembilla dichiarava che probabilmente questa affermazione appunto era personale, ma l'eventualità di una corsia preferenziale lo vedeva contrario, perché avrebbe significato congestionare una zona che presentava già una situazione difficile. Condivido totalmente queste parole ed è per quello che noi abbiamo voluto con forza - non solo noi, ma anche i comitati di zona, le associazioni dei commercianti e dei residenti - eliminare queste due tratte di corsia preferenziale, che erano previste nel PUT. Noi non abbiamo eliminato nessuna corsia preferenziale, sono due proposte che sono state appunto eliminate. Tra l'altro, Brembilla è passato appunto da un'opposizione alla corsia preferenziale ad andare addirittura a votare la ZTL con l'osservazione 39.1, dove appunto si chiede di istituire una ZTL tra viale Pirovano e Piazza Sant'Anna: dall'apertura totale alla chiusura totale. Questo, sinceramente, è abbastanza strano.

Sempre per quanto riguarda le corsie preferenziali, che sono state un po' l'argomento che ha riscaldato gli animi, voglio ricordare appunto le *mail* che ci sono arrivate dalle associazioni; in particolar modo, questa è quella del comitato 30 ottobre 2011 dei quartieri di Longuelo e Loreto, che, appunto, esprimono una netta contrarietà alla realizzazione dell'ipotizzata corsia preferenziale, chiedendone la totale espunzione per i seguenti motivi: presenza di criticità nello scorrimento del traffico veicolare nel quartiere di Longuelo, in un arco temporale assolutamente non significativo nel corso della giornata, assoluta incongruità fra gli ipotetici benefici derivanti dall'instauranda corsia preferenziale e la rilevante entità dei prevedibili disagi che un'amplessissima fascia di cittadini sarebbero costretti a subire di conseguenza. Ho qui diverse *mail* dello stesso tenore che non vi sto a leggere, ma la sostanza è la stessa: insomma, queste corsie preferenziali avrebbero creato problemi ai cittadini e noi siamo andati, ovviamente, nella direzione di eliminare i problemi dei cittadini o, comunque, di ascoltare il territorio attraverso le associazioni, i residenti, i commercianti e via dicendo.

Altri emendamenti sono quelli che abbiamo portato avanti per quanto riguarda i parcheggi nelle varie zone della città, anche qui su segnalazione da parte dei residenti. Altri emendamenti particolarmente scandalosi o contro la cittadinanza, come avete prospettato voi dell'opposizione, non mi sembra di vederli, tanto che alcuni li avete votati anche voi. Penso alla questione, ad esempio, del Piano Arcobaleno del Villaggio degli Sposi, che è stato votato da tutti, ad eccezione forse della Lista Bruni, che si è astenuta. Per quanto riguarda gli altri emendamenti, erano semplici richieste di parcheggi o di migliorare appunto la viabilità in alcune zone, emendamenti che sono passati senza alcuna problematica. Per quanto riguarda il Piano urbano del traffico, quindi, queste sono le considerazioni. In dichiarazione di voto, farò le ultime dichiarazioni.

(Entra in aula il consigliere Lanzani ed esce il consigliere Frosio Roncalli; sono presenti n. 37 consiglieri).

CONSIGLIERE SIG. ANGELONI:

Do due risposte al consigliere Ribolla, perché, francamente, fa un po' sorridere quando viene a dirci che praticamente siamo contrari a due cose. Se si riferisce alle contrarietà della Lega rispetto alla sua maggioranza, allora possiamo dire che stiamo parlando di ZTL e di corsie preferenziali, però mi pare che siano due cose grosse quando si parla di Piano urbano del traffico. In realtà, la contrarietà delle minoranze rispetto a questo Piano non è essenzialmente su queste due scelte amministrative, fatte o non fatte. La contrarietà nostra sta sullo stile che vi ha portato ad arrivare a questo Piano urbano del traffico e sul metodo di lavoro che avete utilizzato. Lo ha detto bene il consigliere Brembilla all'inizio di questa discussione. Io sono andato a leggermi altri Piani Urbani del Traffico e alcune relazioni tecniche anche in altre città vicine alla Lombardia o della Lombardia. Quasi tutte le città qui intorno - penso a Como, Mantova, Verona, Brescia, anche Lecco - fanno un ragionamento complessivo dell'area - e quindi anche dell'*hinterland* - per arrivare a studiare un Piano urbano del traffico. Dai documenti che voi ci portate all'approvazione, sembra che Bergamo sia il capoluogo di provincia del nulla. In realtà, il principale problema di educazione alla mobilità e di educazione all'utilizzo della strada e dei mezzi - autobus, bici - passa attraverso questo dato, di cui, secondo me, sembra che ci siamo dimenticati. La città di Bergamo vive un traffico provinciale e, quindi, proprio perché è capoluogo, è ancora punto di attrazione di molti servizi che sono provinciali. Pensare di arrivare a studiare un Piano urbano del traffico senza coinvolgere i comuni dell'*hinterland* - non dico di arrivare fino ad Albino, ma almeno il perimetro intorno alla città - francamente è un modo di intendere la mobilità restrittivo. Io non voglio rifare la polemica sulla Grande Bergamo che vi siete dimenticati, però pensare di risolvere il problema di Pontesecco senza ragionare con i comuni confinanti, pensare di risolvere il problema della penetrante da sud - e, quindi, delle zone di Campagnola, Boccaleone, Celadina - senza ragionare con il Comune di Seriate e di Gorle, a me, francamente, pare che ci guardiamo l'ombelico con questo Piano urbano del traffico.

Rispetto allo stile di impostazione del lavoro, potevate almeno partire da alcuni problemi e da alcune criticità, che - basta fermare la gente per strada - sanno tutti. Noi abbiamo delle vie che sono state pensate 50 anni fa e che hanno visto triplicare il volume di auto rispetto a 50 anni fa. Pensare di promuovere di arrivare in centro, perché questo è il *leitmotiv*, e parcheggiare in centro con l'auto, è un errore. A me viene da rispondere a Ribolla che va bene, abbiamo votato anche noi l'emendamento sui parcheggi di interscambio gratuiti, ma ci mancherebbe: se non fossero gratuiti, non ci andrebbe nessuno. Però non basta pensare di mettere quattro righe in un posteggio e fare in modo che sia gratuito, se quel posteggio periferico non viene servito e non vengono pensati dei servizi per i cittadini. Non c'è un parcheggio di interscambio che ha il collegamento con il bus. Non lo so, ma basta copiare dalle città vicine. Mantova ha 4 parcheggi di interscambio, paghi il parcheggio di interscambio e hai il pullman gratis tutto il giorno. Ma ci vuole tanto? È un'idea. Io posso capire che non ci sono i soldi, ma almeno mettere l'idea. Bisognerebbe condurli questi parcheggi, altrimenti è ovvio che la gente viene in macchina in centro. Quindi niente idea di sosta, niente pensiero sui parcheggi di interscambio. Saranno gratuiti, Ribolla, ma non lo so...

Parliamo delle BiGi. Ci abbiamo ragionato tantissimo sulle BiGi. No, le vogliamo le BiGi, abbiamo detto

che bisognava razionalizzarle e metterle dove si possono realizzare, non potevamo votare un emendamento quando i tecnici ci dicevano che non potevano stare lì. Però pensare a dei servizi per i cittadini che possano educarli all'utilizzo della macchina in modo diverso... Anche perché i cittadini, se voi guardate alcuni parcheggi della nostra città, già così fanno. Se guardate chi parcheggia a Boccaleone, nel parcheggio della Fiera, chi parcheggiava - perché adesso è diventato a pagamento - nel parcheggio in via Corridoni, all'Esselunga, chi parcheggia intorno a via San Bernardino, i cittadini provano a lasciare la macchina e a venire in centro in pullman. Il problema è che spesso sono vessati da questa scelta di mobilità alternativa che mettono in campo.

Vado veloce perché ho solo tre minuti. Sulle ZTL, francamente, hanno già detto molto i miei colleghi, però anche qui l'idea di fondo è non proteggere i cittadini che scelgono di muoversi in modo alternativo. Se togliamo le ZTL nei borghi storici - penso a via San Bernardino - francamente scegliete - scegliamo ahimè, poi noi voteremo contro - di far sì che in città sulla mobilità vincano i più forti, lo ha detto molto bene il consigliere Eynard. Spesso amministrare una città e amministrare un assessorato come quello alla mobilità, passa anche attraverso la fatica di fare delle scelte controcorrente. Io lo dico spesso all'assessore Ceci che, per fare l'assessore alla mobilità in modo giusto, secondo me bisognerebbe spesso non accontentare tutti i cittadini, ma perché è l'esercizio dell'educazione che il governare una città può mettere in campo, dell'educare i cittadini a muoversi in modo diverso. È ovvio che il cittadino vuol essere comodo, spesso noi dobbiamo dire anche qualcosa di diverso. Togliere le ZTL, francamente, non va in questa direzione. Io ne ho discusso parecchio con l'Assessore, ma mi pare che poi, sui provvedimenti, siamo proprio in disaccordo.

Brevissimamente, poi chiudo, tocco un argomento che è stato toccato meno da chi mi ha preceduto: la sicurezza stradale e la sicurezza pedonale. Su questi argomenti, in questo Consiglio, abbiamo sempre avuto scambi e anche condivisioni. L'approccio che però ha questo PUT e ha avuto questa amministrazione sulla sicurezza pedonale e sulla sicurezza stradale è esclusivamente legato alle emergenze. Ma è possibile che a Bergamo noi si debba aspettare i morti per risolvere le questioni critiche? Chiedo solo questo. Un Piano urbano del traffico che non mette un pensiero organico sulla sicurezza stradale e pedonale, secondo me, non è un Piano urbano del traffico votabile, sinceramente.

PRESIDENTE:

Scusate, vi chiedo di restituire il documento che gira tra i consiglieri, riguardante le firme per il Famedio. Consigliere Paganoni.

CONSIGLIERE SIG. PAGANONI:

Io non c'ero in commissione, per cui non posso dire come sia andato in tutte quelle lunghe ore di commissione il rapporto fra maggioranza e minoranza, io però non ho perso un minuto di questi Consigli in cui abbiamo discusso del PUT e credo di poter dire che mai è successo nella storia del Comune di Bergamo che, per una delibera di questa portata, che si può paragonare a un bilancio, a un PGT, la maggioranza ha presentato più emendamenti e più ordini del giorno collegati della minoranza. Mai era successo nella storia

di Bergamo. Questo dovrebbe far riflettere l'assessore Ceci, che probabilmente non aveva presentato un gran PUT, pur avendoci messo 4 anni a prepararlo, se, per la prima volta nella storia, la maggioranza riesce a richiedere più cambiamenti della minoranza.

Detto questo, ho analizzato il *dossier* che ci aveva consegnato l'assessore Ceci, cioè la mobilità sostenibile in Italia. Ci sono due dati in cui Bergamo è ultima, e dovremmo vergognarci per questo. Il primo è il numero di aree pedonali urbane: siamo ultimi in Italia. Giusto per far divertire un po' la Lega, ricordo che ben più avanti di noi ci sono città come Reggio Calabria, Palermo, Bari e quant'altro, Salerno, eccetera. Noi siamo ultimi per aree pedonali e siamo purtroppo - e di questo ancora non dovremmo andar fieri - ultimi, o primi, se la si legge al contrario, per l'indice di incidentalità. La media italiana è 1,06; la prima in Italia è Trieste, poi Palermo, poi Napoli con lo 0.5. Bergamo è ultima in Italia, quindi prima per indice di incidentalità: ci sono quasi 3 incidenti ogni 100 abitanti in media. Sono due fatti gravissimi, zero aree urbane pedonalizzate, primi in Italia per numero di incidenti. Su questi due fattori l'amministrazione doveva lavorare e non mi sembra che in questo Piano urbano del traffico abbia lavorato, perché, come aree pedonali urbane, rimaniamo sostanzialmente ultimi. Non credo che con tutti gli emendamenti, tra l'altro alcuni proposti dalla maggioranza, andremo a incidere in maniera positiva anche sul numero di incidenti, anzi rischiamo probabilmente di rimanere ultimi, proprio perché non sono stati - come ha anche detto il consigliere Mazzoleni prima di me - assolutamente presi in considerazione dei punti molto importanti, come ad esempio i percorsi casa-scuola, frequentati quotidianamente da migliaia di bambini. Se si vuole incentivare l'utilizzo del Piedibus, cosa che l'Assessore non fa che ripetere in tanti ambiti, bisogna poi aiutare anche chi vuole andare a scuola a piedi e non lo si fa, perché in questo Piano urbano del traffico purtroppo c'è molto poco.

Volevo concludere leggendovi un articolo di un *blogger* bergamasco, Enrico Bonfatti, che l'Assessore spero abbia letto, in quanto è uscito anche su una rivista dove lui compare mensilmente con almeno una dozzina di foto ogni volta, per cui spero che non legga solo gli articoli in cui c'è lui con la bicicletta, piuttosto che lui che fa la polenta, ma che legga anche gli articoli degli altri, perché è molto istruttivo. "All'inizio del secolo scorso, nel quartiere newyorkese di *Little Italy*, le persone camminavano e stazionavano al centro delle carreggiate. I bambini non sembravano avere alcun accompagnatore adulto. I mezzi di trasporto presentavano una velocità di circolazione ben lontana dal rappresentare un rischio per chi si trovasse nei loro paraggi. È una testimonianza di come, fino a non molti decenni fa, le strade urbane non venissero affatto considerate pericolose. Oggi invece vie cittadine e piazze sono considerate alla stregua di autostrade e parcheggi, perdendo di vista tutte le importantissime funzioni sociali ed economiche degli spazi pubblici. Per 70 anni siamo stati vittime, e inizialmente inconsapevolmente complici, di un modello di mobilità che fa sentire le persone ospiti sgradite in uno spazio, nel quale, fino a qualche decennio fa, si sviluppavano naturalmente quei legami e quelle relazioni che hanno caratterizzato per millenni la civiltà urbana. Da qualche tempo, però, il modello culturale che associava la mobilità all'uso e al possesso dell'automobile viene messo in discussione e questo, non solo a causa delle crisi petrolifere, ma anche per la consapevolezza che la resa incondizionata di spazi urbani all'automobile si è tradotta in un risultato che nega addirittura le premesse da cui partiva. Il dato non tiene conto, tra l'altro, dell'allungamento dei percorsi, legati alla necessità di dover effettuare giri in tondo e di parcheggiare lontano dal punto di destinazione. Anche il commercio probabilmente soffre di questa situazione. Appare chiaro, allora, che l'unico modo per uscire dall'*impasse* in cui ci troviamo è quello di ripensare l'utilizzo degli spazi urbani, evitando di ridurli a semplici vasi comunicanti e vasche di decantazione del traffico automobilistico, bensì considerandoli nella

loro complessità. Per questo, alcune amministrazioni particolarmente illuminate e coraggiose hanno iniziato a introdurre forme di pedaggio per l'accesso in alcune aree particolarmente soggette a congestione - la più vicina a noi è la milanese area C - utilizzandone i proventi per potenziare forme di mobilità alternativa all'automobile. Anche le politiche di gestione della sosta andrebbero riviste in questo senso, introducendo tariffe che scorraggino davvero la sosta a bordo strada. Solo liberando gli spazi urbani dalle automobili è possibile perseguire l'efficienza e la coordinazione tra i diversi vettori di trasporto, necessarie per ottenere quella continuità dell'esperienza di viaggio che, a oggi, solo l'automobile riesce a garantire. Per questo, lo storno di risorse dal sistema automobile al sistema città non può essere solo finanziario; è importante riuscire ad allocare porzioni sempre maggiori di spazi pubblici a utilizzi diversi da quelli automobilistici e privati, per definizione i meno efficienti in termini di potenzialità di spostamento generale delle persone. A questo proposito, è esemplificativo lo spazio necessario a spostare 60 persone con mezzi di trasporto diversi, come bus, bici o macchine. È semplice immaginare che lo spazio liberato grazie alle prime due alternative, cioè autobus e biciclette, è una risorsa importantissima per lo svolgersi della vita urbana, fatta di relazioni di vicinato, di incontri e di sicurezza con le persone e per le persone, del fiorire del piccolo commercio di vicinato ed è esemplificativo per comprendere quanto la questione della mobilità sostenibile sia da riconsiderare e ricomprendere nell'eccezione più ampia di un ritorno alla piacevole vivibilità dei nostri spazi". Bellissime parole, spesso vengono anche citate dal consigliere Carminati quando si parla di relazioni di vicinato, incontri in sicurezza delle persone, del fiorire del piccolo commercio di vicinato. Purtroppo questo PUT non va in questa direzione; purtroppo devo dire che, "per questo, alcune amministrazioni particolarmente illuminate e coraggiose hanno iniziato a introdurre alcune forme di ..." questo PUT non le introduce. Questo PUT non fa altro che ridare centralità all'automobile nella nostra città, non garantendo aree pedonabili, non garantendo strade sicure tramite ZTL o Zone 30 ai pedoni, che sono il vero fulcro della vita di una città. Non mi ricordo se avete vinto o perso, probabilmente era l'anno in cui avete vinto, con lo *slogan*: "Vi fanno comprare l'auto e poi non ve la fanno utilizzare". Era Veneziani. Sono passati, però, da allora qualcosa come 14 anni, la gente ha capito che non si può vivere di sole auto, probabilmente gli unici che non l'hanno capito siete ancora voi e lo *slogan*: "Sì alle auto nella Corsarola, no alle biciclette in via XX Settembre", questa volta vi farà sicuramente perdere le prossime elezioni.

CONSIGLIERE P.I. D'AVANZO:

Dopo il Piano di gestione del territorio, il Piano urbano del traffico rappresenta un'altra pietra miliare sul cammino di questa amministrazione, come anche quelle che verranno in seguito. Il Piano urbano del traffico è un piano strategico a breve termine, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e nel rispetto dei valori ambientali. Gli indirizzi strategici del Piano urbano del traffico individuano 5 ambiti di intervento coordinati: controllo e gestione del traffico, sostenibilità ambientale, intermodalità e trasporto pubblico locale, mobilità ciclabile e sicurezza stradale. Il piano è uno strumento indispensabile per la corretta gestione della mobilità in una città come Bergamo, dai mille interessi mal coincidenti tra loro, vuoi per la conformazione geografica, vuoi per quella morfologica dell'area in cui è situata. Esiste la città storica situata sul colle San Giovanni che, con poca densità di cittadini residenti, ha una spiccata e particolare attrattiva turistica, tanto da paragonarla ad una gemma incastonata nel gioiello Bergamo. Poi c'è la Città Bassa, dove è concentrata la massima

densità dei cittadini residenti e delle attività sociali, economiche e commerciali, che rappresentano l'asse portante dell'economia cittadina. Far coesistere queste diverse esigenze e orientarle verso un solo obiettivo, che è quello di costruire una *Smart City* o città intelligente, non è cosa facile. Il Piano urbano del traffico è il prodotto di un ragionevole compromesso tra le due differenti esigenze del complesso tessuto urbano e socio-economico della città. Le osservazioni sono state tante e tutte sono state prese in seria considerazione ed esaminate attentamente. Dove c'era compatibilità con il Piano sono state accolte, altre non accolte ed è stata data puntuale e corretta motivazione. Non è stato un lavoro facile e ci sono state molte sedute di commissione, con tutte le competenze tecniche dell'assessorato alla mobilità presenti, che hanno dato risposte esaurienti a tutte le domande di approfondimento. I punti critici sono stati la richiesta ragionevole di aumento della velocità dei mezzi pubblici da parte di ATB e, quindi, di istituire particolari corsie preferenziali, che alla verifica tecnica confliggevano con il calibro delle strade interessate, quindi non sufficienti alla fluidificazione del traffico veicolare e, perciò, non sono state inserite nel PUT. A questo proposito, noi paghiamo a caro prezzo la soppressione del progetto tangenziale est della città, che avrebbe risolto e agevolato l'attraversamento della città dei mezzi privati, provenienti dalle strade di penetrazione da est a ovest.

Altro punto delicato è stato il mantenimento e l'ampliamento di alcune zone a traffico limitato e la richiesta del superamento del Piano Arcobaleno per estendere soste riservate ai residenti - vedi strisce gialle - nei quartieri periferici della città, perché questi, negli ultimi tempi, sono stati aggrediti da parcheggiatori provenienti da fuori città, che trovano comodo parcheggiare in spazi liberi a mo' di posti macchina personali, come pendolari, studenti universitari e altra specie di furbi. È stato un lavoro lungo, meticoloso, responsabile e impegnativo; dobbiamo dare atto a tutto lo *staff* tecnico dell'assessorato alla mobilità, in particolar modo con il coordinamento dell'assessore Ceci, di averlo tradotto in modalità operative, migliorando così il lavoro precedentemente fatto. Il risultato, così ben fatto, è ora al giudizio di questa assemblea consiliare, a cui spetta il compito finale di approvarlo. Non è cosa facile armonizzare e regolamentare le due grandi differenti esigenze fra Città Bassa e Città Alta, se non ci dotiamo di uno strumento come il ben costruito Piano urbano del traffico, che ha visto il prezioso contributo e la partecipazione di maggioranza e minoranza. Ora, dopo un supplemento di verifiche e di correzioni di quest'aula, ci accingiamo ad approvarlo con la più alta condivisione. Sarà un risultato di tutti e speriamo che trovi la massima condivisione anche all'esterno di quest'aula, in tutta la città e fra tutti i cittadini di Bergamo. Questo è il nostro obiettivo.

(Entra in aula il consigliere Bruni; sono presenti n. 38 consiglieri).

CONSIGLIERE DOTT. ZENONI:

Dunque, sul capitolo ringraziamenti, banalmente mi associo a quelli che sono già stati fatti, li avevo già fatti in commissione, quindi rubo veramente due secondi. Ringrazio i tecnici, l'Assessore - glielo avevo già detto, nonostante la diversità di vedute su molti temi, il lavoro che ha fatto è stato comunque importante - e ringrazio ovviamente i colleghi commissari, che, con me, hanno condiviso moltissime sedute e una grande discussione. Ringrazio, anche se non sono presenti qui in aula, almeno non tutti ovviamente, i cittadini, i movimenti, le associazioni, i comitati, che, con le loro osservazioni, hanno provato a modificare il Piano urbano del traffico; in parte ci sono riusciti, in parte no, ma hanno dato spunto a tutti i commissari e a tutti i

consiglieri per discutere di molti argomenti in quest'aula.

Pensavo, immaginando il discorso finale su questo Piano urbano del traffico, che una frase come "tanto rumore per nulla" potesse essere un buon punto di partenza; tanto rumore per nulla, se confrontato con alcuni dei proclami di questa maggioranza, a partire dalla campagna elettorale scorsa e, poi, nel corso del tempo, su temi riguardanti la mobilità. È ovviamente positivo, da parte mia, che questo rumore non abbia prodotto grandi stravolgimenti, ma quella che può sembrare anche un'autocritica, se vogliamo, nei confronti delle minoranze, in realtà lo è solo fino ad un certo punto, perché, in realtà, un po' di rumore in quest'aula c'è stato; ci sono state delle sedute tese, c'è stata una discussione molto accesa su una decisione non fondamentale, non centrale per l'impianto del PUT, qual era quella della mobilità elettrica ma, ripeto, in questo discorso finale, gran parte del rumore è stato generato esclusivamente dal mancato coordinamento all'interno della maggioranza e dagli errori che questa maggioranza ha fatto, sostenendo posizioni diverse, votando emendamenti contraddittori. Quindi, se c'è stato del rumore anche su argomenti che l'Assessore - come ha più volte ribadito - ritiene marginali, è con la maggioranza che se la deve principalmente prendere. Mi riferisco ovviamente al caso delle auto elettriche.

Lasciando perdere questa valutazione più politica, andiamo sulle scelte. Vi sono sicuramente in questo Piano urbano del traffico delle scelte sbagliate - questa è ovviamente opinione nostra su alcuni dei provvedimenti che verranno presi a partire da questo documento - e, soprattutto, ci sono delle scelte un po' timide rispetto alla situazione della mobilità. Gestire la mobilità in una città come Bergamo - una città media, ma che esercita una forte attrazione nei confronti della sua provincia, che comunque è una delle 10 province più popolate d'Italia, al di là di tutto, quindi un'area urbana assolutamente densa, che esercita dei flussi molto forti sulla città, è un po' come guidare una grande nave. So che i paragoni con le grandi navi forse non sono molto felici in questo periodo, ma insomma mi veniva abbastanza bene farlo. Per cambiare la rotta, quindi per cambiare decenni in cui, tutto sommato, grandi stravolgimenti dal punto di vista viabilistico non si sono visti, almeno non nella direzione da noi auspicata, serve fare dei piccoli passi, ma tutti nella stessa direzione; questo, secondo me, non avviene, nel senso che le poche scelte che sono state fatte in questo Piano urbano del traffico - che, per carità, non stravolgono drammaticamente la mobilità urbana, ma proprio perché non stravolgono drammaticamente - non portano neanche quelle piccole migliorie che, sommate anno dopo anno, possono, secondo me, dare una visione diversa e complessiva del sistema. Faccio un esempio. Torno brevissimamente sulle auto elettriche. Al di là della non condivisione di questa scelta, pur condividendo la legittima volontà di incentivarle, credo che si sia poi arrivati, per esempio, ad un compromesso assolutamente insoddisfacente, con l'esclusione soltanto di pochissime aree da questo traffico improprio. Sulla mobilità elettrica, invece, si sarebbe potuto provare a dire molto di più, per esempio sul tema della logistica, della distribuzione.

C'è sicuramente qualcosa di molto interessante nel Piano urbano del traffico, ma sempre a livello di proclami. Il tema delle preferenziali è stato, ovviamente, oggetto di grandi discussioni. Io credo che la direzione non possa che essere quella. Questo non vuol dire che le preferenziali avrebbero dovuto realizzarsi in maniera pesante ed esattamente nei tratti di cui si era discusso, anche se quei due tratti sono strategici, dal punto di vista di accesso alla città. Credo che lasciare quella finestra nel Piano urbano del traffico avrebbe voluto dire, quantomeno, lasciare aperta la possibilità di studiare questa soluzione. Tra parentesi, ATB, come ha detto più volte lo stesso assessore Ceci in varie commissioni non strettamente legate al Piano urbano del traffico, è un piccolo gioiello per la città di Bergamo e, quindi, il ragionamento

sulle preferenziali si collega esattamente a questa valorizzazione del trasporto pubblico e dell'azienda, che, per il momento, è gestita dal Comune.

Apro il capitolo ZTL. Anche qui non ci sono grandi stravolgimenti, vedremo alla prova dei fatti, la ZTL notturna potrebbe anche funzionare bene, non ne discuto. Resta il fatto che di giorno si autorizza, secondo me, un traffico improprio, al di là delle legittime esigenze dei commercianti, all'interno dell'area storica di Città Bassa, che dovrebbe essere invece assunta nel tempo a livello di *sancta sanctorum*, diciamo, della pedonalizzazione e della mobilità sostenibile.

Sulla sosta, la gestione è un po' pasticciata, quindi tante modifiche, ma molto poco coordinate. Da qui, il nostro voto generalmente di astensione o di contrarietà ai provvedimenti sulla sosta, perché credo che una revisione del Piano della sosta avrebbe potuto consentire una visione più completa.

Veniamo alle Zone 30. Qualche nota positiva, qualche condivisione - anche trasversale - in questa maggioranza, tuttavia anche parecchie discussioni surreali, dal mio punto di vista, come se l'istituzione di una Zona 30 costituisse una condanna per l'automobilista e non fosse invece un'occasione di rilancio di alcune zone della città.

Sui parcheggi periferici, tema molto complesso, c'è ovviamente diversità di vedute.

Sulla ciclabilità urbana, a parte la disfida dei numeri tra il consigliere Amorino e l'Assessore sulle piste ciclabili, credo che, se la critica che più volte è stata fatta alla ciclabilità dell'amministrazione precedente era quella di essere poco organica - e, tra parentesi, era una critica che poteva anche starci su molti tratti - questa amministrazione ha lavorato allo stesso modo, se non peggio, lavorando su piccoli tratti, ma non avendo l'idea del coordinamento e del raccordo delle diverse reti ciclabili.

Quindi, questo è un po' il campionario di queste scelte, tutto sommato, piccole. Non è tutto nero, ci sono delle scelte positive. La gran parte di queste scelte, però, è ancora a livello di *slogan* e sono contenuti che, già da anni, credo che l'Assessore abbia più volte annunciato. Parlo dell'infomobilità, della *smart mobility*, sono tutte espressioni molto efficaci, ma che avrebbero già dovuto, credo, portare ad alcuni risultati, considerato che il PUT, come è stato detto da molti, arriva con un certo ritardo. Sullo sfondo, chiaramente c'è tutta una evoluzione dello scenario infrastrutturale, che, però, non era di stretta competenza del PUT, ma sul quale - prima o poi - credo che questo Consiglio tornerà a confrontarsi. Mi riferisco a grandi progetti come il parcheggio dell'ex Gasometro, bretelle varie, ma, insomma, siamo anche a fine mandato, quindi immagino che si parlerà per il futuro.

In conclusione, io ravvedo due difetti fondamentali e non è un esercizio solo lessicale; il primo difetto è che mi sembra che l'atteggiamento verso i problemi del traffico, se li vogliamo vedere come una malattia, è proprio quello di chi vuole curare il singolo dolore, ma non ha la prospettiva olistica, che prevede, fondamentalmente, che il benessere di tutto il corpo generi benessere alle singole parti. Molto puntuale, quindi, il discorso sempre sul tema specifico e mai un discorso complessivo.

Il secondo errore è che - l'ho già detto in commissione - le politiche di traffico e le politiche di mobilità sono politiche urbane a tutti gli effetti e non è, ripeto, un vezzo lessicale precisarlo. Il dibattito è cosa vogliamo che le diverse parti della città diventino o siano in termini di vivibilità, di turismo, di residenzialità, non solo decidere dove passano le auto, dove non passano, a che ora passano, a che ora non passano. Mi sembra che questa maggioranza non abbia questa prospettiva ampia.

CONSIGLIERE DOTT.SSA PECCE:

Il mio intervento si articolerà con qualche riferimento ancora al lavoro della commissione, con qualche spigolatura e forse qualche risposta sui temi più importanti, che sono stati trattati; vorrei anche aggiungere un tema nuovo del quale non si è parlato, visto che mi trovo a essere personalmente coinvolta, che è la Consulta Ttmpi e orari della città. Ecco, per quanto riguarda il lavoro della commissione, l'ho detto anche nell'ultima seduta, mi sono trovata molto soddisfatta del lavoro che è stato fatto, perché l'analisi puntuale ha potuto dare una certa soddisfazione e togliere l'ansia delle decisioni prese in fretta. Dicevo che tutti i commissari hanno, secondo me, espresso amore per la città - oltre naturalmente al lavoro dei tecnici che hanno fornito i dati obiettivi - ed anche una conoscenza dei problemi della città, delle sue vie ed anche del suo aspetto urbanistico e sociale.

Per quanto riguarda alcuni temi che sono stati qui rilevati nel corso di vari interventi, vorrei - al di là dei preconcetti ideologici e delle schematizzazioni - sottolineare che, per esempio, ci sono i temi della ciclabilità, delle Zone 30, piuttosto che dei parcheggi che, secondo me, sono stati affrontati non in una maniera chiusa. Innanzitutto siamo stati molto aperti anche ai suggerimenti della minoranza. Per esempio, cominciamo a parlare delle ciclabili e dell'uso della bicicletta. Una cosa molto interessante è che lo sviluppo delle ciclabili in questa amministrazione è stato fatto con molta attenzione, per esempio, rispetto alla continuità e all'inserimento nell'ambiente, con una collaborazione di fatto tra l'assessorato della mobilità e quello all'ambiente.

Un'altra cosa interessante, secondo me, è l'utilizzo del *bike sharing*, che è stato prospettato con l'ottica dell'equilibrio tra costi e benefici, aumentando comunque le postazioni.

Per quanto riguarda le corsie preferenziali, secondo me, è stato utilizzato il buonsenso, nel senso che non siamo contrari in linea di principio, ma dove per queste effettivamente non c'è la possibilità di realizzazione, a causa della disponibilità della strada, che è troppo stretta, è chiaro che lì non si possono fare. In via Broseta - faccio un esempio molto concreto - non c'era soluzione, oltre al fatto di eliminarle.

Per quanto riguarda il tema dell'incidentalità, che qualcuno ha sottolineato, faccio notare che, giusto nei giorni scorsi, è apparso anche un articolo sui quotidiani, dove si sottolineava come questa amministrazione sia stata attenta all'analisi dei dati; gli ordini del giorno, che andremo ad affrontare la settimana prossima, andranno anche maggiormente ad indicare delle possibili risoluzioni dei punti maggiormente pericolosi per la città.

Per quanto riguarda i parcheggi, nessuno ha sottolineato che il tema è stato affrontato anche con un'attenzione al fatto che, innanzitutto i parcheggi che nascono sul suolo pubblico e sulla strada sono un po' una coperta corta tra i residenti e i non residenti e che molta attenzione è stata posta per cercare di trovare delle risposte elastiche. Inoltre, i 300 nuovi parcheggi del polo intermodale sono sinceramente un passo importante per la città.

Per quanto riguarda il Piedibus, direi che non è vero che non c'è attenzione per questo mezzo, chiamiamolo così, per arrivare a scuola, nel senso che il Consiglio delle donne, che è stato un po' il promotore di questa idea, fa sempre un monitoraggio attento...

(Un consigliere interviene fuori microfono).

CONSIGLIERE DOTT.SSA PECCE:

Si, l'originario è stato il Consiglio delle donne, dopo ne parleremo, molte iniziative sono state comunque favorite dall'amministrazione e dall'assessorato - penso, per esempio, ai concertini piuttosto che ai premi agli autisti e così via - e l'assessorato ha collaborato con disponibilità e con le risorse.

A questo punto vorrei parlare della Consulta tempi e orari della città, di cui sono stata nominata coordinatrice. La Consulta tempi e orari della città ha ripreso i lavori, dopo che è stata stesa una nuova regolamentazione, che ha reso questo strumento più agile e snello.... Scusate, se parlate più forte, io magari riesco a parlare più piano... Dicevo appunto che ha ripreso i lavori dopo la stesura della nuova regolamentazione, che ha reso più snella questa Consulta, alla quale partecipano diversi soggetti interessati, ad esempio l'ASL, la TPI, il Consiglio delle donne, la Consulta famiglia e così via. La volontà è stata non solo quella di considerare i progetti a tema, che sono stati organizzati all'interno degli uffici dell'assessorato, ma di darsi comunque un metodo di lavoro che si è già quasi delineato, anche se la riunione è stata una sola, perché si possa impostare qualcosa di nuovo, con un presupposto che è la visione globale della città. La volontà è quella di procedere attraverso il recupero di proposte storiche - realizzate, parzialmente realizzate o non realizzate - e l'idea è anche quella di collaborare, per esempio, con l'Università, in particolare con il Politecnico, magari a costo zero, per analizzare con mezzi scientifici, per esempio, i flussi o altro. Si potrebbero ipotizzare soluzioni innovative soprattutto di carattere ipogeo - parlo della metropolitana, piuttosto che delle gallerie - e idee che vadano verso la famosa città intelligente. Ecco, questa è la prospettiva di lavoro per i prossimi 7 mesi, sicuramente una pista di lavoro lanciata sulla prossima amministrazione, mi auguro con una soluzione di continuità e con un impulso a volare alto per risolvere le problematiche di Bergamo.

(Esce dall'aula l'assessore Facchetti).

CONSIGLIERE P.I. TOMASINI:

Dunque, io volevo prima di tutto ringraziare i commissari, perché abbiamo fatto un gran bel lavoro, secondo me, impegnativo ma facilitato dalle capacità, dal lavoro eseguito dai nostri tecnici, che sono stati fantastici. Io volevo solo parlare di alcuni miei personali concetti sul PUT e mi riaggancio ad alcuni discorsi. Per esempio, il consigliere Nicola e il consigliere Simone hanno accennato al discorso delle biciclette che vanno nelle zone pedonali. Ecco, io parlo di un fatto personale. Io do ragione al consigliere Carminati, in quanto una sera di giovedì di due o tre settimane fa, quando si era organizzata quella splendida festa, la Notte Bianca, ero uno tra i 65 mila avventori e stavo passando in via XX Settembre. Ad un certo punto ho visto due ragazzi che mi sono sfrecciati, anzi erano due, proprio in parte dopo la chiesa di Santa Lucia. Non andavano a 100 all'ora sicuramente, ma neanche a 10-15. Quindi, la prima cosa è stata quella di salvare mia moglie, poi ho avuto l'istinto di dire: "Perché non cadi per terra? Così vengo a rialzarti e, se per caso vedo che non hai delle ossa rotte, *ghe pensi mi*, ti faccio visitare il Giovanni XXIII, un'eccellenza bergamasca, così ti faccio vedere il reparto di traumatologia, che è molto bello. Quindi io dico, sì, va bene, può darsi che possano anche andare, ma non a quei livelli lì. Secondo me, la cosa va fatta in modo giusto.

Se possibile, vorrei anche accennare alle Zone 30. Qua si parla tanto di Zone 30, che sono molto belle,

per carità, avranno anche la loro funzione, ma - io che ho una certa età - sono quasi contento di fare le Zone 30, perché evito di andare a fare i massaggi - lombari e cervicali - e poi mi sembra di tornare giovane, quando ero a Gardaland ed andavo su e giù per le giostre. Io sono dell'avviso che le Zone 30 così non vanno bene. Io contesto il discorso di Marco Brembilla, che dice "costringere". Perché bisogna costringere la gente? Secondo me, la gente va lasciata libera, dopodiché sei tu che devi fare delle sanzioni. Io sono dell'avviso che, piuttosto, vanno messi tanti *autovelox* rimovibili: li metti, la prima volta la multa, la seconda la multa, la terza volta - quello sarei io, perché vado direttamente - dargli una stangata e fermarlo. Così si impara a educare le persone, anziché dovere sempre reprimere. Quindi, questa, per me, è una zona che non va bene.

La seconda cosa di cui volevo parlare sono le piste ciclopedonali. Anche a quelle sono contrario. Io sto pensando a chi è quell'ingegnere che ha inventato questa zona ciclopedonale, probabilmente è uno che è andato a Scanzorosciate e ha provato il moscato di Scanzo molto buono, lo ha provato, però ha provato una bottiglia; dopo si è accorto che erano 33 i produttori del consorzio, si è stincato fuori, il giorno dopo alle 5 si è svegliato e ha detto: "*Tel chi*, due per uno, mi invento le piste ciclopedonali". Per me sono sbagliate. Porto un caso mio personale. Ero a Rimini, una sconosciuta città di mare, con mia moglie al mare, che mi dice: "Andiamo a fare un giro in bicicletta". Folgorata da Damasco, prendiamo la bicicletta. Nel percorrere la strada da Torre Pedrera a Viserbella, c'era un senso unico contrario e la pista ciclabile. L'affrontiamo pian piano; ad un certo punto da un albergo, mi spunta fuori un bambino. Io ho schivato il bambino, frenando e finendo contro il cancello: il bambino salvo, la mia spalla un po' meno. Al che, ho detto: "Torniamo subito indietro" e, nel tornare indietro, ho litigato con una ragazza che ha detto: "C'è la pista pedonale", "Lo so". Poi se n'è andata avanti, si è rifermata e mi chiede: "Te, hai capito cosa ti ho detto?". Ho detto "Se scendi dalla macchina, ti faccio capire", però devo averlo detto in un momento un po' così, perché ha sgommato ed è sparita via subito. Quindi io dico - forse sbaglierò, sarò magari più di sinistra di voi di sinistra - io sogno di avere delle belle strade di 6-7 metri, con intorno un bel prato piantumato, una pista ciclabile di 3 metri da una parte, una pista pedonale di 2 metri e mezzo, che si perde così, però è una cosa impossibile; anzi, mi sveglio dal sogno e dico: no, non può essere così, perché Bergamo purtroppo è una città vecchia. Tutti continuano a parlare di città del nord, sono state costruite dopo, con altri criteri. Bergamo è quella che è, se tu vai a toccare qualcosa, non puoi. Se ti metti a buttar giù un palazzo, viene il Sovrintendente dei Beni che ci ferma, perché in quel palazzo c'è un catino che - nel 1815, prima di partire e andare a Bologna a comporre la sua prima opera, che finì il 1° ottobre del 1816, il Pigmaliione - Gaetano Donizetti vi si lavò le mani, quindi non si può neanche toccare quello. Quindi, ecco perché dico che non si può, bisogna avere i piedi per terra e fare quello che dobbiamo fare.

Parlando del PUT - si diceva che non si fa niente - io ho visto che è stato pubblicato sui giornali che il sindaco Tentorio ha già in progetto, anzi è in stato avanzato, di fare il sottopasso di Boccaleone. Benissimo, io sono contentissimo, perché a questo punto si comincia a vedere qualcosa di concreto. Io ormai comincio ad essere vecchio e già da un po' di anni seguo la politica; mi ricordo già che nel '92-'93 l'allora sindaco Galizzi nelle assemblee pubbliche, che tenne sia a Campagnola che a Malpensata, lo dava già per scontato. Ho detto: "Caspita, vado a vedere, c'è già la gru". Ma è passato Galizzi, è passato Vicentini, è passato Veneziani, è passato Bruni e non si è fatto niente. A dire la verità, il buon Cesare ha fatto una o due dozzine di opere grosse, ma altre cose non sono state fatte. Ecco perché dico: complimenti al sindaco Tentorio, che probabilmente andrà a risolvere una zona della città, Boccaleone, che da anni meritava di essere fatta.

Per concludere, vorrei fare i complimenti all'assessore Ceci, perché secondo me ha fatto un lavoro grandissimo. Sicuramente è un lavoro che, come per copione scritto, non otterrà sicuramente l'unanimità da parte di tutto il Consiglio, ma siamo in Italia: sicuramente sarà ricreduto tra un paio d'anni, perché le opere che lui ha progettato verranno realizzate e saranno sicuramente ottime. Quindi, io sono dell'avviso di votare favorevolmente questo piano; invito anche il Sindaco a continuare a lavorare come sta lavorando e, Angela permettendo, speriamo che continui ancora per tanto.

PRESIDENTE:

Prego, consigliere Lorenzi. Gli sfottò, per favore, no, perché devono essere rispettati tutti i consiglieri comunali che parlano, perciò niente sfottò. Consigliere Lorenzi, prego.

CONSIGLIERE DOTT. LORENZI:

Abbiamo apprezzato veramente il tuo intervento, Tomasini. Per tornare al tema, ripeto e ribadisco qualche considerazione che magari qualcuno ha già fatto. È ovvio e a tutti chiaro che il Piano urbano del traffico costituisce un atto importante per dare una risposta al problema del traffico con i suoi vari snodi fondamentali. Siamo certi che questo Piano urbano del traffico è quanto di meglio si poteva elaborare. Questo, ricordiamoci bene, dopo un letargo di 10 anni. Abbiamo tenuto conto di ben 250 osservazioni, 12 incontri consiliari importanti, dove si è lavorato alacremente, in maniera costruttiva e propositiva. Abbiamo condiviso dove c'era da condividere, abbiamo marcato le divisioni dove ce n'erano, abbiamo veramente considerato con attenzione tutte le proposte che sono venute avanti - attraverso le osservazioni ed altro - e, dove possibile, le abbiamo accolte, dov'era anche sostenibile, per quanto poteva essere anche la nostra linea politica e questo mi sembra normale e logico. Tutto è stato considerato, cercando veramente il massimo delle sinergie con gli altri settori decisivi, come l'ambiente, l'urbanistica, il sociale e tutto il resto. Abbiamo veramente cercato di tenere nella massima considerazione il diritto alla salute e la mobilità. Il lavoro svolto fin qui e quello che ci si propone di fare è ben indicato nei lineamenti generali ed è obiettivo di grande rilievo per la determinazione dei cambiamenti positivi che in esso sono contenuti. Il lavoro svolto è comunque positivo, vedremo i posteri cosa terranno e che cosa modificheranno.

In relazione ai posteri, prendo atto - dopo l'intervento del consigliere Grossi e del consigliere Paganoni - che tuonano sull'imminente sconfitta di questa amministrazione alle prossime elezioni. Ebbene, questo veramente mi rincuora assai, come si dice in qualche regione. Piano timido, sì, forse timido, comunque rispettoso ed educato, che è molto meglio di tante altre considerazioni.

(Esce l'assessore Saltarelli).

CONSIGLIERE AVV. GANDI:

Sono tre le ragioni per le quali sono contrario, come penso fosse prevedibile, a questo PUT. Una attiene

alla condotta complessiva che avete tenuto dentro quest'aula e anche fuori da quest'aula, una ai tempi e una ai contenuti, quindi al merito del provvedimento. Quanto al percorso, il percorso, a mio avviso, non è stato adeguatamente partecipato e non mi riferisco agli adempimenti di legge - che sono stati osservati - quanto a un'auspicabile fase di consultazione preventiva, agli incontri nei quartieri, alle presentazioni pubbliche, che sono mancate. Ricordo per tutti che c'è stata soltanto una presentazione pubblica - giovedì 6 dicembre 2012 - alla presenza di 40 persone, assessore e tecnici inclusi, perché la notizia non è stata fatta circolare. Forse il confronto lo si è evitato, perché avreste dovuto fare i conti con quello che i cittadini effettivamente desiderano e che forse è diverso da quello che voi pensate. Gli stili di vita e i bisogni dei cittadini sono già cambiati e in parte non ve ne siete accorti, tanto è vero che lo scollamento appare palese quando si ascoltano certe parole pronunciate in commissione, per cui "No alle bici in via XX Settembre" e "L'ATB", testualmente, "deve cercarsi i clienti sul mercato con altri mezzi che non siano le corsie preferenziali", quasi che le corsie preferenziali fossero strumenti di *marketing*. Sugeriremo a qualche agenzia di promozione pubblicitaria di utilizzare le corsie preferenziali in luogo degli *spot*. Al di là del merito di quanto avete votato martedì 24 settembre - le auto elettriche vanno dappertutto, tranne tre limitatissime eccezioni - la figuraccia è lì da vedere. In realtà, ci sono tante teste in questo Consiglio, ma quando ci sono i *diktat*, i *diktat* vincono, vince chi comanda senza nessuna discussione. Sarebbe stato bello vedere almeno una volta l'anno, almeno una volta nell'arco del mandato, vedere vincere l'autonomia di pensiero - e non gli ordini di scuderia - ma è forse pretendere un po' troppo. Il PDL mi pare molto in balia della Lega, un partito che oggi è accreditato - così dicono tutti gli ultimi sondaggi - di una percentuale compresa tra il 3 e il 4 e mezzo per cento. Un partito di queste dimensioni che - bravi loro e, in effetti, la stella che si è appuntata sul petto stasera Ribolla lo dimostra, l'orgoglio con cui ha rivendicato tutte le modifiche apportate al Piano nella fase della sua gestazione - detta la politica del traffico in città. Sembra incredibile, eppure è così. Ha detto no alle corsie preferenziali e non si sono fatte, oggi sono corridoi di qualità e non ho ancora capito cosa significhi questa espressione; ha detto no alla ZTL di via San Bernardino ed è diventata notturna; ha detto sì alla ZTL di via Quarenghi e - pronti - è stata fatta; ha detto prima di no alle auto elettriche nelle ZTL, poi sì, poi sì solo in alcune ore, però i motorini sì, poi i motorini no, si sono accorti che non andavano bene e il PDL dietro, senza nulla eccepire, un cagnolino al guinzaglio. Anche qui sarebbe stato bello vedere un sussulto di autonomia, che non c'è stato.

La seconda ragione per cui sono contrario a questo PUT sono i tempi. Quattro anni e 4 mesi dal vostro insediamento per approvare questo PUT, mi sembrano francamente troppi e, quando l'Assessore dice che il precedente PUT è del 2003, dovrebbe anche farsi un po' l'esame di coscienza, perché il ritardo si deve per il 50% al suo assessorato. Il documento preliminare di Piano è del 13 luglio 2011, il piano è giunto in Commissione III a metà del mese di febbraio del 2012; dopo due sedute, c'è stato l'oblio assoluto. È stato adottato solo alla fine di ottobre, il 30, poi i 30 giorni a disposizione dei cittadini per le osservazioni sono scaduti il 12 dicembre, a Santa Lucia. Sono pervenute 41 osservazioni, divenute poi 48, 272 elementi complessivamente. Da allora sono trascorsi, sino alla prima delle 11 sedute di commissione, nel corso delle quali sono state esaminate in via preliminare le osservazioni, 203 giorni: la prima delle sedute si è tenuta il 3 luglio 2013, con una media di osservazioni, controdedotte al giorno, pari a 1,3. Non mi pare un grande risultato, un'osservazione controdedotta al giorno. Aggiungo, inoltre, che sarebbe stato auspicabile che questa amministrazione si fosse dotata in tempi celeri di un PUT aggiornato, per dare ai propri interventi una certa organicità, che in verità è mancata. Il non averlo fatto è all'origine dell'assoluta disorganicità e

inefficacia della politica del traffico di questa amministrazione, fatta di interventi *spot*, a spizzichi e bocconi, senza capo, né coda e, tantomeno, obiettivi chiari per i cittadini. Una pensilina fotovoltaica qua, un'auto elettrica là, qualche bici elettrica su e una pista ciclabile in meno giù e così via, ma non abbiamo capito qual è l'idea di città che ci sta dietro.

La terza ragione per cui sono contrario a questo PUT è il merito. Ci sono degli intendimenti dichiarati nel PUT, che sono assolutamente condivisibili: il miglioramento della circolazione e della sosta dei veicoli, del trasporto pubblico, della mobilità pedonale e ciclabile, della sicurezza stradale e, soprattutto, la riduzione dell'inquinamento e il risparmio energetico. Ci sono i bisogni dei cittadini che sono nuovi, sono evoluti e sono in linea con i tempi che viviamo, sono legati sostanzialmente al tema della sostenibilità. Risparmio energetico, meno traffico e più vivibilità, tranquillità e sicurezza delle strade e dei quartieri, utilizzo intelligente delle tecnologie, aria pulita e meno inquinamento atmosferico ed acustico: questo credo che sia il sentimento comune dei nostri concittadini. Peraltro, ci sono anche dei dati che avrebbero suggerito la strada all'Assessore e all'amministrazione. Il Piano d'azione per l'energia sostenibile del maggio 2011 punta a ridurre in modo significativo l'emissione di CO₂, anche per il tramite delle politiche della mobilità. Stando a quel documento, per raggiungere il *target* del 20% in meno di emissioni per il 2020, dovremmo ridurre il parco veicoli - oggi di 82.500 unità - di 34.500 unità, ovvero, in alternativa, dovremmo ridurre le percorrenze in città del 15% attraverso un *mix* di misure, lo dice il documento, non io. Le auto sono 600 ogni 1000 abitanti, quelle di questa città. Nelle strade più prossime al centro, si registrano oggi poco meno di 100 mila transiti al giorno. Il 30% del traffico urbano è originato da automobilisti alla ricerca di un parcheggio. Fatti 100 gli spostamenti in città, più di 60 sono effettuati con il mezzo privato, 12 con il mezzo pubblico, 28 soltanto a piedi o in bici - la cosiddetta mobilità dolce - e, quanto all'inquinamento, su cui sono intervenuto più volte, i dati non sono migliori. Qui sarebbe stato auspicabile vedere dei provvedimenti attuativi, non meri *desiderata*, obiettivi concreti, che invece non si sono identificati. L'indicazione concreta degli obiettivi, la scansione temporale, l'individuazione delle priorità e delle risorse disponibili non ci sono nel piano, sono solo adombrati. L'idea di fondo, mi pare, è che tutto rimanga sostanzialmente com'è oggi. Faccio qualche esempio molto rapidamente: la timidezza rispetto alle ZTL che sarebbero state, cito, consolidate, ma non si capisce in cosa consista il consolidamento; le corsie preferenziali sono oggi corridoi di qualità, ma i miei colleghi sono già intervenuti sul punto. L'intermodalità dovrebbe essere un tema centrale di questo documento, in realtà c'è soltanto un riferimento all'intermodalità, che è il mitico, famigerato, entrato ormai nella storia e nella mitologia di questa amministrazione, polo intermodale di piazzale Marconi. Peccato che, di intermodale, non abbia nulla. È stato giudicato unanimemente un fallimento. Cito la professoressa Kiefer: "Terribile, scollegato dal resto della città, sbagliato nelle pendenze, proporzioni, materiali". Si cerca di minimizzare il fallimento di questa opera, raccontando che sarebbe stato inaugurato troppo presto e che non sarebbe del tutto finito, che mancherebbero solo alcuni arredi, qualche panchina qua e là e il verde non sarebbe a posto. Invece è la vera Caporetto di questa amministrazione, considerato che è l'unica opera che avete realizzato. I tempi sono stati lunghi, sono partiti i lavori nell'aprile 2012, si sono conclusi - si fa per dire, perché non sono tuttora conclusi - nell'agosto del 2013. I costi sono lievitati da 3 milioni e mezzo a 4.400.00 e, dovendo riformulare un progetto di revisione, così avete dichiarato ai giornali, non sono ancora finiti. Tre stroncature, una via l'altra, nei giorni scorsi. La Kiefer l'ho già citata; Zagari, uno dei progettisti originari, ha semplicemente detto che manca l'armonia e non c'è convivenza tra le zone carrabili e pedonali, arredi urbani e vegetazione; il sovrintendente non è stato tenero e ha detto "Bisogna dare un animo al piazzale", sul

presupposto che attualmente non ce l'abbia. Soprattutto "L'Eco di Bergamo" ha fatto arrivare un paio di stroncature: "Uno spazio anonimo", "Fredda, poco accogliente, non granché rispondente a quelli che dovevano essere gli obiettivi del progetto", cito testualmente. Ma quello che più mi interessa è il commento, che mi pare azzeccatissimo, di un commentatore autorevole de "L'Eco" che dice: "Quello licenziato da Palazzo Frizzoni non è un progetto di polo intermodale, ma una semplice rivisitazione della piazza. Manca totalmente la funzione di interscambio".

Infine, i 300 mila euro, di cui ha parlato recentemente l'Assessore per rendere il piazzale *smart*, esistono? Dove sono? Vorrei capire se è stata apportata una modifica al bilancio, di cui non siamo a conoscenza. Aspettiamo *totem* dedicati ad orari e connessioni e anche qui cito: semafori intelligenti, nuove telecamere, *chip* per disabili. Dove sono? Li vedremo presto, mi auguro. Potrei continuare a lungo, ma diciamo che, per ora, mi taccio.

Vorrei tornare, e lo farò prossimamente, sul parcheggio ex Gasometro. Aspettavamo un'indagine ambientale da 100 mila euro in arrivo a fine anno 2012, non l'abbiamo ancora vista.

Sulla Fara, hanno già detto i miei colleghi.

Quello che rimane è che si tratta di scegliere quale città vogliamo; se una città più vivibile, meno inquinata, con meno traffico, immaginata non solo per le auto, ma anche per cicli e pedoni, senza che le attività commerciali ne soffrano, ovvero una città identica a quella che è oggi, o peggio, con code, auto, pessima qualità dell'aria ed itinerari in cui muoversi a piedi è pericoloso, soprattutto per i bambini e per chi è più debole. Noi scegliamo la prima opzione, la città più vivibile.

CONSIGLIERE DOTT. BONASSI:

Quando un piano arriva nella sua approvazione finale in questo Comune, io dico sempre che è un piano fondamentalmente buono e accettabile. Questo perché il nostro Comune, al di là della bravura o della limitatezza della classe politica che a turno governa il Comune, ha una schiera di tecnici molto bravi e molto ben preparati, per cui un piano - può essere un Piano del traffico, può essere un PGT, può essere un qualsiasi altro piano - essenzialmente ha una forte base tecnica e questa forte preparazione dei nostri tecnici fa sì che il piano sia, fondamentalmente, buono. Nell'ambito della mobilità, poi, mi viene da dire che i tecnici hanno anche la capacità di cogliere sempre *in itinere* quelli che sono le migliorie, i passaggi, le evoluzioni della mobilità, per cui, da questo punto di vista, questo è sicuramente contenuto in questo piano ed è uno dei motivi, già di per sé essenziali, per cui questa maggioranza intende sostenere e votare questo piano.

Vorrei sgombrare qui anche il campo da un elemento, che ha causato un po' di gazzarra: il confronto politico. Allora, quando si discute un piano, un piano parte da lontano e arriva il giorno dell'approvazione, stasera o domani sera. In tutto questo periodo, noi riteniamo che sia anche giusto continuare il confronto politico, sia esterno che interno: esterno - precedentemente, magari - cioè con il mondo esterno, poi, durante la discussione, con quanti fanno parte del Consiglio comunale, ma anche interno, cioè, in maniera anche palese e ordinata, internamente alla maggioranza. Questo, sia nel migliorare il piano, qualora nei confronti con il territorio, nel confronto politico, s'intenda migliorarlo, sia anche nel chiarire a noi stessi certi elementi, che magari non erano stati chiariti molto bene precedentemente. Perciò, da questo punto di vista, io non vedo nessuno scandalo: i chiarimenti politici fanno parte della dialettica politica, finché una delibera non

viene approvata all'interno di questo Comune, per cui il confronto politico ci sta tutto. Rispetto a questo, devo dire che questa sera ho sentito che qualcuno ha gridato allo scandalo per gli ordini del giorno. Allora, gli ordini del giorno sono stati preparati da 3 consiglieri - uno per gruppo, poi in un ordine del giorno magari prevale l'interesse, o meglio, diciamo così, la visione di un gruppo piuttosto che di un altro, ma nell'altro ordine del giorno sarà il contrario - che sono il consigliere Ribolla, il consigliere Di Gregorio e il consigliere Carminati, che hanno raccolto le istanze dei tre gruppi e le hanno messe insieme. Devo dire che questa sera da parte delle minoranze ho sentito cose buone, cose magari opinabili, ho sentito anche molta ideologia, l'esaltazione, ad esempio della bici, l'esaltazione dei pedoni, del Piedibus, delle città europee. Ecco, a questo proposito, voi sapete che viaggio tantissimo per lavoro; io spendo quasi due mesi all'anno, se non di più, in Europa e in Nord America e voglio un po' sfatare il mito delle città europee. Dal punto di vista, ad esempio, della bicicletta, certo, se prendiamo l'Olanda non ha eguali in Europa, ma se prendiamo tante altre città, ci sono anche tanti altri esempi in Italia. Mi viene da dire che tante volte è la conformazione, la connotazione urbanistica del territorio che gioca rispetto a questo aspetto, perché, se voi prendete la Germania, le città tedesche sono per la maggior parte piatte, sono state distrutte quasi interamente nella seconda guerra mondiale, sono state ricostruite con un sistema urbanistico futuristico, che ha garantito la buona mobilità, la buona ciclabilità, qualsiasi cosa, cosa che nelle nostre città è, di per sé, quasi impossibile fare. Se voi andate, ad esempio, in città dove la terra è piatta (penso a città come Reggio Emilia o altre città), là la bicicletta è una cosa naturale, ma è anche una tradizione. Qualcuno ha parlato di tradizione ciclistica a Bergamo. A Bergamo la tradizione ciclistica è sportiva, non è una tradizione ciclistica di movimento all'interno della città, questa non c'è mai stata, è sempre stata molto limitata. Si spera che possa, piano piano, crescere.

Il PUT, in generale, contempera due necessità: la necessità di una mobilità pedonale e la necessità anche di una mobilità carrabile, carrale. Perciò direi che questo PUT, pur ovviamente con le difficoltà di metterlo insieme, le considera entrambe. Voglio solo citare alcune nostre scelte, perché, secondo noi, c'è qualcosa che porta anche le nostre caratteristiche e non è un difendere l'auto, come qualcuno ha detto, ma è cercare di contemperare proprio queste due caratteristiche. Allora, sulle corsie preferenziali era doverosa la proposta tecnica dell'ATB di migliorare il proprio servizio in questo modo, proponendo delle corsie preferenziali. È anche vero che, come dicevamo prima, su questo il confronto c'è stato, è stato anche un confronto con il territorio, noi abbiamo raccolto anche alcune istanze del territorio, nell'eliminare determinate corsie preferenziali. Peraltro, per quanto riguarda un po' tutta la mobilità, noi abbiamo puntato sulla semi-centralità dei parcheggi in questa città, perché l'esperienza dice che i parcheggi periferici, alla fine, sono falliti; anche cercando delle incentivazioni con il trasporto pubblico, alla fine non hanno dato dei grandi risultati. La semi-centralità dei parcheggi, cioè permettendo un po' alle auto anche di arrivare in un certo punto della città, dà invece dei risultati un po' più favorevoli. A questo proposito, la stazione è un centro intermodale, perché un conto è la piazza - possiamo tutti disquisire che la piazza sia bella, non bella e così via - ma il centro intermodale significa che uno arriva con la propria macchina, ci sarà un parcheggio di più di 300 auto, che prima non c'era, scende, lascia la macchina, va a prendersi il treno. Questo vuol dire centro intermodale: uno scambia un qualche cosa, un mezzo di trasporto, per cui la cosa va bene.

Sulle chiusure, dite che non chiudiamo la città e non facciamo le ZTL. Allora, la *movida* l'abbiamo fatta e ha dato i risultati positivi; è stata ripetuta, magari parzialmente, per tantissime altre manifestazioni e, piano piano, l'esperienza porta ad aumentare questo. La ZTL dello stadio l'abbiamo fatta noi, è andata benissimo,

è stata accettata; nelle scuole continuano a venire avanti le ZTL; le Zone 30 sono una cosa difficoltosa, enormemente difficoltosa, anche voi avete esperienza di quante difficoltà portano, però, bene o male, piano piano, stanno andando avanti. Noi abbiamo puntato molto sull'innovazione tecnologica. Aumenta, ad esempio, anche il *bike sharing*. Sul *bike sharing* dovete dirci qualche cosa, perché, nel momento in cui noi lo potenziamo, ci dite che è inutile, nel momento in cui lo lasciamo lì, ci dite che va potenziato con gli ordini del giorno. Decidiamoci su queste cose.

Quanto al trasporto pubblico, noi - pur nelle difficoltà che abbiamo - abbiamo mantenuto un'efficienza, nonostante tutti i tagli che sono arrivati da tutte le parti. Perciò il nostro trasporto pubblico a Bergamo mantiene una sua capacità e una sua efficienza, che è strabiliante rispetto a tutti i tagli di *budget*, provenienti dagli enti superiori, che ha subito.

Sulle piste ciclabili - e qui chiudo un po' alcuni elementi, non voglio entrare poi nel dettaglio di altri - qualcuno ha detto che non c'è un disegno, non c'è una strategia, quando sono trent'anni che sento queste cose... Scusate se lo dico, ma dal centrosinistra arriva sempre l'accusa al centrodestra di non avere strategie, progettualità, capacità. Ho capito, voi sarete più bravi, però, sulle piste ciclabili, non so se ha ragione Amorino, se ha ragione Ceci - io propendo per il mio vice-capo ovviamente, credo più a lui - però c'è un progetto - che è il progetto Capitano, giusto? - che dà un'idea più precisa del disegno delle piste ciclabili in questa città, per cui c'è un disegno, piano piano arriveremo anche lì.

Allora io dico, concludendo, che noi innanzitutto sosteniamo questo piano, abbiamo avuto una buona dialettica e siamo contenti del risultato a cui arriviamo. Quando si approva un piano, essenzialmente è fondamentalmente positivo e poi è un atto buono in se stesso perché - e qui non faccio polemica - c'è anche chi ad approvare i piani non ci arriva, ma soprattutto direi che, comunque, questo vuol essere un passo ulteriore rispetto ad un miglioramento che sarà magari - se volete - lento, però è continuo e, soprattutto, è molto innovativo, dal punto di vista tecnologico, rispetto alla mobilità nella nostra città.

CONSIGLIERE PROF. DE CANIO:

Diciamo che, dopo l'analisi attenta e piena di buonsenso del collega Bonassi, ci sarebbe poco da aggiungere. Direi in generale, comunque, che il nuovo Piano urbano del traffico - naturalmente come tutte le cose umane - è non perfetto, comunque dà prova di un concreto realismo; è frutto, certo, di mediazioni, ma anche del ricorso a quella dote apparentemente così diffusa - che in realtà lo è molto meno - che si chiama buonsenso e di attenzione alle esigenze concrete della cittadinanza; direi, quindi, che è un piano lontano da tutti quelli che io chiamo i talebanismi, cioè quel tipo di impostazione ideale, per non dire di ideologia, evidentemente animata da una certa avversione di fondo nei riguardi del veicolo privato, che vede - nel diffondersi sfrenato di ZTL, Zone 30 e quant'altro - una sorta di realizzazione del bene assoluto, senza tener conto poi effettivamente, ripeto, della concretezza della realtà e senza tener conto del fatto che i problemi o il traffico di una zona - diventata senza necessità ZTL - si scaricano, ovviamente, sui quartieri vicini, con i risultati che molti di noi conoscono. Questa vale come valutazione generale, quindi non c'è una mancanza di indirizzo, ma semplicemente di un indirizzo diverso da quello legittimamente auspicato dalla sinistra.

Riferendomi poi a una realtà più vicina a me, noto con piacere che, fra i tanti aspetti legati alle esigenze dei quartieri di cui si è tenuto conto, c'è anche quello della risistemazione dei parcheggi, sia per quello che

riguarda il quartiere di San Tommaso, sia in una certa misura anche per via Carnovali, rimediando in parte alle infauste decisioni di chi ha ritenuto di portare da quelle parti l'Università senza - come aveva proposto all'epoca la VII Circoscrizione, c'è qui il consigliere Benigni, all'epoca presidente - dare un'adeguata sistemazione, appunto per gli studenti, prima di fare la riforma, cioè di portare l'Università in zona. Solito problema tipico dell'Italia: prima si fanno le riforme - buone o cattive che siano, questo è un altro discorso - e poi si riflette sugli strumenti che, forse, erano necessari per attuarle. La speranza mia e di altri consiglieri residenti nella zona è che, dall'approvazione del Piano del traffico all'attuazione di questi provvedimenti in due quartieri così importanti per Bergamo sud, non si debba aspettare ancora un paio di amministrazioni.

PRESIDENTE:

Dichiaro chiusa la discussione. La replica all'assessore Ceci.

ASSESSORE AVV. CECI:

Ritengo che stasera sia una sera e una seduta importante del Consiglio comunale. Credo che, il solo fatto di approvare un piano così importante e anche così dibattuto, il Piano urbano del traffico, sia comunque un successo: 280 osservazioni, 2 anni di lavoro, circa 15 sedute di commissione, impegnative sedute di Consiglio. Penso che, dopo il PGT, è stata una delle decisioni, una delle delibere, più importanti di questo Consiglio. Ritengo anche che, nell'ampia dinamica e contrapposizione delle varie posizioni, sia stato fatto comunque un buon lavoro e ritengo che le minoranze abbiano commesso tre errori di valutazione. Il primo è quello di una contrapposizione politica - in aula, naturalmente - dove, naturalmente, quello che fa la maggioranza non va mai bene e quello che, invece, dice la minoranza è considerato - in qualche modo - vangelo, mentre invece in commissione è stato fatto un proficuo lavoro non di contrapposizione, ma - sui temi e dal punto di vista tecnico - io ringrazio il contributo di tutti i commissari. Il secondo errore è quello di voler ridurre e di aver ridotto - e questa discussione lo ha dimostrato per l'ennesima volta - il PUT a una discussione sterile sulle ZTL e sulle corsie preferenziali. Io ho spiegato, presentando il PUT - e ribadisco stasera - che il Piano urbano del traffico ha 27 argomenti, fa una fotografia puntuale e precisa della situazione attuale e - vi garantisco - proietta questa città, per chi sarà capace di realizzarlo, non nei prossimi due anni, ma nei prossimi 5 e, forse, 10 anni, com'è stato il passato Piano urbano del traffico. Il terzo elemento di critica è quello di considerare il Piano urbano del traffico il libro dei sogni e questo me lo ha indicato chiaramente la consigliera Marchesi Marzia, che ha presentato una serie di richieste e di indicazioni, dove il Piano urbano del traffico sembra più un piano com'era Alice nel mondo delle meraviglie dove, ahimè, la Marzia non si chiama Alice e Bergamo non è il mondo delle meraviglie. Se vogliamo dare degli aggettivi a questo piano, possiamo dire che è concreto, possibile, realistico e anche innovativo. Me lo dicono due classifiche importanti. Alla prima tengo molto: è quella della mobilità sostenibile, *Euromobility*. Siamo passati - lo voglio ribadire - con degli indicatori puntuali, tutti riguardanti gli elementi del traffico e della mobilità, i più disparati: dal numero di autovetture, dal numero di abitanti, dalla qualità dell'aria, dalle macchine a gas gpl, da quelle elettriche, dal numero dei parcheggi, da quelli a infrastruttura a quelli invece a cielo aperto, dal *bike*

sharing al *car sharing*, agli autobus e al servizio delle nostre strade. Quindi, queste classifiche - la seconda è quella de "Il Sole 24 Ore" - dicono che siamo tra i primi in Italia e in miglioramento, quindi il fatto stesso di aver attivato tutta una serie di iniziative e questi indicatori oggettivi - al di là delle sensazioni politiche o tecniche - mi dice che stiamo andando nella direzione giusta.

Qualcuno aveva tentato di volare troppo alto qualche anno fa con il libro delle meraviglie, aveva tentato un esperimento che volava troppo alto, a cui Bergamo non è abituata. Ho detto che Bergamo è la città dei piccoli, ma inesorabili cambiamenti, non si può volare in cielo. L'idea di quel famoso mercoledì, di costringere Bergamo - una città produttiva importante come la nostra - ad andare tutti a piedi o in pullman o in bicicletta, è fallita e allora noi abbiamo tratto da questa esperienza delle conclusioni, che hanno portato a un Piano urbano del traffico che è stato dibattuto. È vero, è stato molto dibattuto e, con piacere, è stato dibattuto, perché 280 osservazioni vogliono dire che la città si è impegnata nel dare indicazioni agli amministratori e, quindi, secondo me, questo, se non vogliamo ridurlo alle ZTL e alle corsie preferenziali, è stato ed è molto, ma molto, positivo. I grandi temi sono stati trattati tutti. Faccio presente che Bergamo ha 300 chilometri di strade e quindi è giusto che, con emendamenti e ordini del giorno, tutti i consiglieri, per la parte che li riguarda, per chi rappresentano, per i quartieri che vivono, diano anche delle indicazioni minute, puntuali e precise, com'è stato fatto sia negli emendamenti che negli ordini del giorno di minoranza e di maggioranza. I temi li abbiamo trattati tutti. Noi abbiamo detto all'inizio: non ci strappiamo i capelli per le ZTL, però abbiamo fatto un lavoro eccezionale, abbiamo in qualche modo reso credibili le ZTL. Se a Città Alta entrano ancora 60 persone o 60 veicoli non autorizzati, vuol dire che prima era la giungla. È inutile istituire ZTL e fare la gara a chi fa più ZTL, poi succede quel che succede e nessuno le controlla, perché la gara non è fare le ZTL, è controllare che le ZTL vengano rispettate. Noi lo abbiamo detto chiaro: consolidiamo le ZTL e, quindi, introduciamo, là dove ci sono, l'attivazione delle telecamere e così abbiamo fatto. Certo, conciliare Lima, Sirio con concilia, cioè tre sistemi informatici diversi, vi garantisco che farli colloquiare tra di loro non è stato facilissimo, ma adesso funzionano, ci sono e, là dove ci sono, verranno attivate. Questo costituisce già un passo avanti, perché contare le ZTL e fare chilometri di ZTL, ma poi non controllarle è come non farle, anzi peggio. Vi ricordo che noi abbiamo fatto la più grande ed anche la più coraggiosa ZTL di tutta questa città: abbiamo messo un quartiere, assediato dalle auto, sotto ZTL per alcune ore, ZTL che ha risolto in quel quartiere molti, ma molti, problemi dell'Atalanta, dei tifosi e di parcheggio selvaggio.

Parliamo di Zone 30. Noi intendiamo le Zone 30, come ha detto prima un consigliere, non come una corsa ad ostacoli - quale che era in città - ma come importante riqualificazione di un quartiere. L'abbiamo fatta in Malpensata con una partecipazione del quartiere incredibile, l'abbiamo iniziata a Celadina, spero questa estate di attivare quella del Villaggio Sposi e proseguire, facendo quella della zona di via Leopardi, Moroni e dintorni della zona dell'Università, che mi è stata segnalata come critica da molti consiglieri comunali. Abbiamo inserito nel PUT la prima idea verde sostenibile di un Sentierone allungato, della pedonalizzazione della piazzetta, quella di Porta Nuova, quindi l'idea del Sentierone, da piazza Santo Spirito a piazza Pontida, è un'idea che esiste sulla carta, che è inserita nel Piano urbano del traffico e che deve trovare, con questa amministrazione o con la prossima, immediata attuazione, quindi la cosiddetta proiezione nel futuro.

Parliamo dell'area ambientale. L'esperimento dell'area ambientale, che è stata quella delle varie serate, delle varie *movide*, delle varie Notti Bianche, ha funzionato sul campo, ha funzionato, funziona bene, l'abbiamo suddivisa in due parti, la prima e la seconda zona, andando proprio per quelle politiche

ambientaliste, che vi spiegherà il mio collega. Vi ricordo che la più grande gestione di un'area chiusa al traffico è stata fatta da questa amministrazione, che ha gestito - con riconoscimenti rinnovati ancora ad oggi, a tre anni di distanza - la più grande manifestazione di popolo di Bergamo: 400 mila persone gestite nella città di Bergamo con i ringraziamenti di tutta l'Italia. Questo per dirvi il livello di efficienza che, in qualche modo, questa amministrazione ha dimostrato sul campo. Ci sono delle sfide - è stato detto, ha ragione Gandi - che devono essere ancora vinte, ma il Piano urbano del traffico ha una proiezione, com'è stato detto, a 2/5 anni e allora la sfida dell'infomobilità, che sta, secondo me, nel bando della sosta, che comunque ha delle risorse intorno ai 3 milioni di euro, ci sta tutta. Quindi, Bergamo deve avere dei cartelli di indirizzamento, deve avere dei parcometri intelligenti, che, ho detto, devono essere dei veri e propri terminali, deve avere dei portali con delle telecamere, che non servono a multare, ma - com'è stato detto da qualcuno - indicare quali sono i flussi, quali sono le auto che entrano, quanto inquinano le auto che entrano e da dove entrano queste auto, entrano da sud, da nord, da est, da ovest, quali zone della città in qualche modo vanno ad intasare. Questa è una sfida che è scritta nel Piano urbano del traffico. Alcune altre sfide le abbiamo già vinte, quella per esempio della semaforizzazione a *led*. Tutti i semafori, nel giro di pochi mesi, senza che nessuno se ne accorgesse, sono passati da incandescenza a *led*. Abbiamo vinto la sfida del *bike sharing*, arriveremo quasi, come vi avevo promesso, al raddoppio delle postazioni a costo zero per il Comune. Come? Sfruttando i bandi, sfruttando le collaborazioni commerciali, sfruttando chi comunque guadagna sui parcheggi ed imponendogli le ciclostazioni, andando a imporre sulle urbanizzazioni l'inserimento di una o due ciclostazioni. Quindi, quella sfida, ancora su un terreno a noi avverso, l'abbiamo vinta. Non voglio tornare sulla stucchevole questione di quante sono le piste, nel SIGI le abbiamo inserite tutte e le ha fatte, tra l'altro, un funzionario corretto, onesto, dal punto di vista mentale e anche professionale, che è nel mio assessorato, Cavati, e non ho dubbio di pensare che menta o abbia aggiunto delle cose che non esistono. L'abbiamo vinta con un Biciplan, non vogliamo i mozziconi, lo abbiamo detto. Abbiamo incaricato il miglior professionista che ha scritto il preliminare di Biciplan e adesso farà il Biciplan della città di Bergamo. Quindi non mozziconi, non pezzettini. Scusateci se abbiamo tolto 150 metri di piste ciclabili, ne abbiamo realizzate 12 chilometri. Quindi, anche questa è un'altra questione che deve essere assolutamente sfatata. Nei prossimi giorni ci sono nel magazzino del Comune di Bergamo 80 rastrelliere, ne sono già state piazzate una decina. Arriveranno sulla città di Bergamo 80 rastrelliere per le biciclette. Senza parlare della pista del Morla, della *Tram & Bike*, della Cisalpina, di via Angelo Maj e di quelle piste che noi riteniamo vere piste ciclabili, non mozziconi. Però abbiamo fatto anche e faremo il Biciplan. È vero che la prossima sfida è trovare le risorse, perché le risorse non ci sono, ma questa è una sfida che accomuna noi e voi, chiunque vincerà queste elezioni.

Veniamo alle auto elettriche. Tanta tempesta nel nulla, perché nel momento in cui mi si presenta un ordine del giorno, che mi dice: "Introduciamo l'elettrico nell'ultimo miglio", ma l'ultimo miglio a Bergamo è Città Alta, Piazza Vecchia compresa, e la battaglia, ho detto, combattiamola sul togliermi le auto inquinanti e i mezzi inquinanti - non sull'auto elettrica - non solo i Tir a Città Alta, in Piazza Vecchia e sulla Corsarola, ma anche i 3,5 tonnellate - che comunque sono euro zero, uno e due - perché adesso l'auto elettrica, il trasporto elettrico, mi rientra con un ordine del giorno, che mi dice che a Città Alta bisogna far entrare, com'è giusto che sia in tutte le città europee, solo dei *transporter* elettrici.

Autovelox, radar, infomobilità, tutti questi meccanismi: metteremo in mora il Ministero. I rosso stop sono un meccanismo di sicurezza assolutamente dovuto. Dopo 6 mesi dal 2010, non lo hanno approvato: faremo

una diffida al Ministero. Quindi questi meccanismi - *countdown*, rosso stop, pannelli, che indicano la velocità e che dicono: "Guarda che, se c'è il vigile, sono 5 punti in meno o 10 punti in meno" - li metteremo. Come? Diffidando. Siamo pronti, abbiamo fatto gli esperimenti, hanno funzionato, abbiamo dovuto momentaneamente bloccarli, ma diffideremo sicuramente il Ministero.

Battaglia vinta anche sulla questione dell'incidentalità. Non solo gli incidenti sono in diminuzione, quindi il tema che ha toccato, dolente, non è che ci ha lasciato indifferenti. Siamo messi male sulla pedonalizzazione, ma il mio funzionario mi ricordava che le 0-24 ZTL sono, di fatto, pedonalizzazioni e mi ricordava che il grafico che vi ho mostrato sull'incidentalità segnala una diminuzione, ma abbiamo dotato la città, chiunque vincerà le elezioni, di uno strumento potentissimo. Gli ultimi 10 anni di incidenti, via per via, veicolo per veicolo, persona per persona, lesione per lesione, sono tutti in un centro elaborazione dati che è il SIGI, che è quel potente mezzo - che vi ho fatto vedere - che non dà più la sensazione di qual è la via più o meno pericolosa, ma ti dà uno strumento per dire "Questa è una via pericolosa", "Questo è un incrocio pericoloso e, quindi, qui dobbiamo intervenire". Siamo riusciti a farci finanziare nei prossimi mesi i 12 attraversamenti più insicuri della città di Bergamo, sono stati finanziati per la loro messa in sicurezza da Regione Lombardia. Quindi, questi sono segni tangibili di una città che, comunque, va avanti.

Ultimo argomento è quello del polo intermodale, poi rispondo anche a qualche singola domanda. Indipendentemente dalla piazza, che piaccia o non piaccia - questo è un problema di arredo urbano - il polo intermodale aveva come scopo la ri-funzionalizzazione ed evitare la commistione tra pedoni, auto, taxi, veicoli; da questo punto di vista, a parte le prime questioni o le prime critiche sul rondò che sono state risolte, nessuno ha avuto più da dire, perché comunque per le auto - ma gli indisciplinati ci sono sempre - è stato previsto un punto di parcheggio e attesa, cioè il *kiss and ride*; i pullman non interferiscono più con auto, bici, moto; i taxi hanno le loro postazioni; i parcheggi per disabili sono perfettamente schierati a fianco della stazione, nel posto più vicino all'ingresso; le biciclette sono state messe dall'altra parte e anche per le moto gli spazi erano stati indicati di fronte alle pensiline degli autobus, ma qualche indisciplinato - come al solito, ci sono sempre - le piazza ovunque, ma questo problema lo risolviamo con la Polizia locale.

Quindi, dal punto di vista della ri-funzionalizzazione è stato comunque un successo, con un'aggiunta, e qui arriviamo al problema dei parcheggi: c'erano 40 posti, nei prossimi mesi ce ne saranno 300. È stato firmato un accordo con Metropark da 150 posti: sta venendo su e lo vedete crescere come un fungo il parcheggio su tre livelli delle ultime 6-7 pensiline. Quindi, anche la battaglia del polo intermodale in qualche modo è vinta, com'è stata vinta sulla mobilità turistica la battaglia dello Urban Center, un'altra idea vincente di un contenitore di vetro - che per studi urbanistici era altamente superfluo - perché è stato inserito il turismo, è stato inserito il deposito bagagli e anche il noleggio di bici, auto e moto elettriche.

Quindi, io ritengo che, al di là della dialettica, oltre la dialettica che è normale, politica, ci debba essere comunque il riconoscimento di un piano, che - al di là delle ZTL e al di là delle corsie preferenziali che hanno quella loro storia, perché è stata quella, alla fine, che ha identificato un piano, scordandosi degli altri 27 argomenti - deve comunque essere consegnato alla città e viene fatto questa sera con la sua approvazione. I problemi minuti sulle risposte puntuali.

Veniamo ai parcheggi. È stato detto prima che i parcheggi di attestamento non possono essere alla Celadina, non possono essere in questo momento al centro Galassia, sarebbero troppo distanti per una città piccola come Bergamo. A Bergamo paga la politica dei parcheggi semi-periferici e su quello abbiamo puntato tutto. Abbiamo puntato sul parcheggio del Gasometro, quindi scambio di notizie con Inps, scambio di

valutazioni sull'area, cioè sul loro valore - oscilla tra i 5 e i 6 milioni di euro - quindi contatti ad altissimo livello, perché il primo incontro lo abbiamo fatto io e il Sindaco, con il Presidente di Inps, direttamente a Roma e da lì è partita la valutazione del Gasometro. C'è il prezzo di cessione o di acquisizione. Cosa manca? Manca - ed è quello che c'è nel POP - la caratterizzazione, cioè abbiamo trovato i soldi, adesso occorre fare il bando, prendere delle ditte e fare quel lavoro da 50-100 mila euro, che ci dice il livello di inquinamento, il tipo di inquinamento e cosa bisogna spendere per fare un *project financing*, che comporti l'asportazione del materiale inquinato. Quello è il parcheggio che, anche nei sondaggi della mobilità sostenibile, è stato ritenuto il più importante parcheggio. E così anche il faunistico. Io non voglio ricordare, ahimè, a chi è restato il cerino acceso, ma ricordo che il crollo, ahimè, è avvenuto sfortunatamente non sotto questa amministrazione, ma il crollo sfortunatamente, lo dico io, è avvenuto qualche anno fa. Sto dando un dato temporale e, quindi, l'impegno di questa amministrazione e della prossima amministrazione non è quello di tornare indietro, ma è quello di andare avanti. E andare avanti cosa vuol dire? Ridefinire il *project financing*, che deve avere un equilibrio economico finanziario, vedere - invece della parete chiodata - quanto costa in più la palificazione, vedere se l'indice di rotazione, che a suo tempo è stato determinato, è ancora attuale e ripartire con questo bando. Quindi, la volta in cui la magistratura ci dà piena agibilità, perché ricordo che il sito non è stato sequestrato, ma nessuno lo può toccare fin quando è concluso il famoso incidente probatorio...

Quindi, venendo alle questioni puntuali, tipo il parcheggio SACBO, il parcheggio SACBO era previsto nel Piano di Governo del Territorio. Il Piano di Governo del Territorio è frutto di due amministrazioni, si è realizzato un pezzo di Piano di Governo del Territorio. Quindi, si tratta di una decisione che era nel Piano, quindi due amministrazioni hanno realizzato quello che nel Piano di Governo del Territorio è fatto.

Quindi, io concludo ringraziando, ed è doveroso, i dirigenti e i funzionari, quindi l'architetto Casanova, la dottoressa Allegri, Cavati, Salvati, tutti quelli che in qualche modo hanno contribuito dal punto di vista tecnico con un lavoro scientifico, certosino, puntuale. Lo ribadisco, ringrazio anche la dialettica che è nata, perché è giusto che ogni consigliere - con 300 chilometri di strade e vivendo la realtà del quartiere - dia tutte le indicazioni puntuali e minute, che servono per rendere migliore il quartiere e la città. Auguro buon lavoro al mio successore ed anche alla prossima amministrazione, perché, lo ribadisco, come ho chiuso anche l'altra volta, malgrado qua siamo bravi, malgrado abbiamo fatto molto sul traffico - che non è di destra e non è di sinistra - c'è ancora molto da fare.

ASSESSORE DOTT. BANDERA:

Aggiungerò qualche parola anch'io, visto che questo piano in parte ha coinvolto l'assessorato di mia competenza. La prima cosa che mi ha stupito è questa polemica sul "Ci abbiamo impiegato 4 anni". Almeno lo abbiamo portato a termine e ricordo anche un aspetto: noi avevamo la VAS. Questa amministrazione ha portato avanti una serie di piani, li abbiamo portati qua in Consiglio comunale, non sto lì a citarli, ma sono importanti. Faccio presente che, all'ultima inaugurazione della pista ciclabile che c'è stata lungo la *Tram & Bike*, era presente anche la Presidente dell'Aribi e personalmente - non so se c'era anche qualche consigliere, forse sì, qualche consigliere mi sembra di averlo visto - l'apprezzamento di Aribi è stato importante per questa amministrazione, perché - saranno 12, saranno 11, saranno quelle che sono le piste

ciclabili - comunque potremmo anche mettere in discussione che, con le risorse che si avevano nella precedente amministrazione, probabilmente si poteva fare di più. Quindi, non è tanto una questione di chi ha fatto di più e di chi ha fatto di meno; l'importante è, per esempio, quelle di averle messe tutte sul sito in modo trasparente. Oggi sono tutte georeferenziate, centimetro per centimetro, sono visibili sul sito e anche certi pezzi che io ritengo importanti, penso a quello della zona di via Gavazzeni, che ha collegato la stazione - sì che c'è l'intermodalità - con una pista ciclabile lunga 5 chilometri, che addirittura da Zanica arriva in città e quindi c'è un pendolarismo, ci sono dei ragazzi che arrivano in città, che arrivano alla stazione: mancava un pezzettino, abbiamo pensato, non era neanche nel PGT e, quindi, lo abbiamo collegato.

L'altra questione sul tema... Un piano che ha una durata così breve non è in grado, secondo me, di cambiare culturalmente la testa ai cittadini, anche perché noi siamo un Paese che è legato strettamente, dipendente, dall'auto. Bisogna lavorare in maniera culturale. Io penso che iniziative come la *movida* - al di là dell'aspetto culturale e di rivitalizzazione della città - abbiano portato ad avvicinare la gente, a vivere la città a piedi. La *movida* non è una di quelle iniziative che impongono certe scelte e che portano poi ad avere invece l'effetto contrario, infatti la gente si ribella se tu gli imponi qualcosa, ma l'aspetto culturale è uno degli aspetti che noi abbiamo portato avanti. Ma anche un'altra iniziativa, magari piccola, che si chiama "Negozio sostenibile", che stiamo portando avanti adesso, è quella che vuole almeno avvicinare il mondo del commercio al tema della sostenibilità e non a temi di imposizione. Ritengo queste delle azioni che vanno nella direzione, che porterà sicuramente poi ad avere questa vicinanza del cittadino e, quindi, a fare delle scelte ancora più coraggiose. Vi garantisco che l'accensione delle telecamere è una scelta coraggiosa in tempi di crisi. Oggi la gente, a differenza di un po' di anni fa, deve fare veramente i conti con una situazione, dove prendere le multe, vi garantisco, non è assolutamente piacevole.

Faccio ancora qualche considerazione e poi concludo, perché veramente il Vicesindaco ha già risposto a tantissime di quelle indicazioni che sono state portate avanti durante questo dibattito, che ritengo molto costruttivo e positivo. Si è parlato di incidentalità, altro tema che mi riguarda. Anche lì, vorrei dire che è difficile a volte rapportare aree geografiche diverse, anche perché noi siamo precisi - non siamo svizzeri, ma siamo precisi - noi verbalizziamo tutto, in altre aree probabilmente si verbalizza poco e anche lì, riuscire a confrontare un'incidentalità con dati magari non omogenei, direi che non è poi sempre così facile. Come anche sulle aree pedonali, come ha detto il Vicesindaco, le ZTL che abbiamo forse coprono in maniera significativa le aree pedonali, ma l'obiettivo è quello di arrivare assolutamente ad avere più aree pedonali.

Sul patto dei sindaci, quindi sul tema della CO2, adesso a breve porterò in Consiglio comunale un *report*, che fa vedere le azioni, che stiamo portando avanti, quindi anche l'effetto che sta avendo sul patto. In realtà non è a giugno, perché la Commissione Europea ha approvato il piano del Comune successivamente, quindi la scadenza per portare il *report* è entro fine anno e, quindi, siamo assolutamente in linea nel presentare il primo monitoraggio da qui a due anni.

Sulla qualità dell'aria, non voglio anche qua accendere una diatriba. È stato pubblicato in questi giorni il rapporto sulla qualità dell'aria della provincia di Bergamo 2012 ed invito a guardarlo; i dati sono assolutamente positivi, ma vi dico ancora di più: i dati 2013 sono ancora più positivi e, ovviamente a saldo finale dell'anno, ribadiranno questo *trend*. È evidente che le condizioni meteorologiche dell'anno - lo si vede, ripeto, ci vuole poco a capire che non è un andamento lineare in discesa - portano ad avere delle situazioni in cui, da un anno all'altro, può esserci un peggioramento, ma il *trend* - lo dicono gli esperti, non lo dice il sottoscritto - è assolutamente positivo, ma non è frutto solo di questa amministrazione, è frutto di una serie

di fattori. Quindi, da questo punto di vista, io ritengo che si sta facendo parecchio, pur in tempi di crisi; vorremmo assolutamente sviluppare ancora più progetti però, in tempi come questi, penso che stiamo facendo il possibile. I riconoscimenti, non solo nazionali, anche a livello internazionale, dicono che questa amministrazione ha un'attenzione ai temi ambientali. Poi, ripeto, si può fare ancora di più. Sono tante, ripeto, le iniziative che non riguardano solo la mobilità, ma riguardano anche i temi, in generale, della sostenibilità e, da questo punto, andremo avanti in questa direzione.

PRESIDENTE:

Per dichiarazione di voto. Consigliere Amorino.

CONSIGLIERE P.I. AMORINO, per dichiarazione di voto:

Il tempo quant'è, scusa, che non mi ricordo, tre minuti? Cinque. Allora, sull'aria ho già detto l'altra volta - con documentazione, con dati, con numeri - che nel 2011 e nel 2012 è peggiorata; nel 2013 sta migliorando, ma in quei due anni è andata peggio degli anni precedenti, per cui quello che c'è scritto nel Piano urbano del traffico è sostanzialmente sbagliato. Parto da un ragionamento che è quello di dire: "Nei prossimi anni abbiamo pochi soldi, nei prossimi due anni possiamo investire poco", per cui bisogna fare un insieme di scelte sulle piccole opere. Quali sono queste piccole opere che non hanno bisogno di soldi? Sono la scelta, per esempio, della velocità a 30 all'ora in tutta la città, come proprio dovrebbe essere fatto ormai in tutta Europa, almeno questa è la tendenza; dovrebbe essere quella di trasformare le famose ZTL in zone veramente pedonali, quella quota che veniva detta, però facciamo, per esempio, decidiamo che non è più ZTL, ma è zona pedonale; facciamo, che è una questione organizzativa, il trasporto merci elettrico il cui progetto era già pronto nel 2009; facciamo un cambiamento dei tempi e degli orari delle scuole, sfalsiamoli così togliamo la congestione in alcune ore di punta; facciamo qualche multa in più, perché - al saldo di quelle fatte con le telecamere - le multe sono di meno; facciamo più Piedibus. Quante linee in più avete fatto? Siamo fermi ancora a quelle che erano le linee create precedentemente. Cominciamo a definire una sorta di area C, la banana attorno alla nostra città sulla quale iniziare a ragionare. Tutte queste sono cose che si fanno a saldo di grandi investimenti. Cominciamo ad applicare l'Arcobaleno, che anche qui non è più andato avanti, nonostante fosse previsto. Facciamo questo bando della sosta, per vedere di rimettere in moto appunto il sistema delle diverse modalità di sosta. Cosa ha fatto fino ad adesso il *mobility manager*, da quando è stato istituito? Ha creato un'azione positiva nei confronti della mobilità? Non lo so.

Vengo sostanzialmente a quello che mi interessava di più, il discorso della ciclopeditone. Allora, la consigliere Pecce dice: "Noi abbiamo fatto quelle che collegavano". Avete fatto la via Angelo Maj, che è un'autostrada di 4 metri e finisce nel vuoto, perché poi in via Fantoni non c'è il collegamento con il resto e non si è deciso di fare la via Fantoni o proseguire sulla via Angelo Maj. Quindi, anche lì, un pezzo enorme tronco. Avete fatto la Gavazzeni, veniva detto adesso, quella che dalla circonvallazione arriva in via Gavazzeni, poi arrivati sulla Gavazzeni cosa devi fare? Bastava fare 100 metri in aggiunta e si arrivava al sottopasso. No, quei 100 metri lì sono una roba strategica nei prossimi 10 anni. Poi c'è la Borgo Palazzo,

sulla quale non ci si arriva naturalmente, no? Da Borgo Palazzo si arriva in via Bianzana e, anche lì, però è previsto un programma che andrà avanti, e così via. Invece, della Giulio Cesare che c'era, avete tolto un pezzo. Della direttrice per la stazione, via Papa Giovanni e così via, avete tolto un pezzo. Vi sfido comunque a dirmi i 12 chilometri che avete fatto, perché l'elenco di queste cose che avete fatto voi arrivano al massimo a 3, tutto il resto... Se oggi sono 41 chilometri, vuol dire che il resto esisteva da prima e magari è stato censito meglio, ma, se parlate di realizzazioni effettuate da voi, non andate oltre i 3 chilometri. Facciamo una scommessa con chi vuole rispetto a questo, così come sugli indicatori, dati oggettivi. Fra un po' sicuramente usciranno, perché i dati riferiti agli ultimi sono del 2011; fra un po', siamo nel 2013, usciranno quelli del 2012. Sfido l'Assessore a portare in commissione i dati che verranno pubblicati sul 2012 e facciamo un confronto di merito del *trend* per vedere effettivamente cosa avete aggiunto voi su quelle robe lì. Io ho fatto il calcolo: dal 2010 al 2011 non avete aggiunto niente, salite in classifica solo perché magari altre città vanno giù, ma non avete aggiunto niente di niente e ve lo potrò dimostrare quando faremo questo confronto.

Bene, parliamo di Biciplan. Praticamente con 9 milioni di euro, a 600 euro al metro, vuol dire che ci mettiamo 18 anni per realizzarlo, se ci mettiamo 500 mila euro all'anno, ma voi non ce li mettete neanche, per cui è pure un disegno buttato lì, paghiamo il progettista, questo fa dei bei progetti. Io sono convinto che sia un bellissimo progetto, perché l'ho studiato bene, è molto bello, però poi bisogna dargli le gambe. È inutile fare progetti, se poi le gambe invece non ci sono. Iniziate a collegare qualcosina e, invece, siamo, da questo punto di vista, punto e a capo.

CONSIGLIERE DOTT. ZENONI, per dichiarazione di voto:

Allora il mio voto, il nostro voto, sarà contrario ovviamente, come già detto precedentemente, a questo documento. Uso questi 5 minuti per ritrovare alcuni spunti - che ovviamente sono venuti dall'intervento dell'Assessore - e, quindi, per dare in parte anche delle contro-riposte, ma molto sintetiche. L'Assessore ha distinto il clima che c'è stato in Commissione da quello che c'è stato qui in aula - e in parte ha ragione - però, in realtà, contrapposizione c'era stata anche in commissione. Forse i toni erano stati diversi, più costruttivi, lo hanno detto anche altri commissari, ma non è che non vi fosse diversità di vedute. L'unico momento in cui c'è stata forte tensione, anche in commissione, è poi lo stesso per cui si è riprodotta in aula. Torno a ribadire che, al di là dell'argomento in materia, sul quale io, come dire, ho già espresso ampiamente la posizione - quindi non voglio tornare a parlare delle auto elettriche - mi sembra che sfugga che il vero *vulnus*, dal nostro punto di vista, sia stato un atteggiamento quanto meno strano da parte della maggioranza e anche, per certi aspetti, irrispettoso. Questa era la nostra opinione, è rimasta tale e, di conseguenza, lì credo si sia generata una forte tensione, non tanto sul tema in sé, quanto - per quanto io ritenga assurda la soluzione trovata alla fine dalla maggioranza - molto più su questioni di atteggiamento. Questo in commissione non c'era stato, c'era stata una discussione ampia anche su quel tema e, addirittura, una condivisione ancor più ampia sui contenuti. Quindi lì si è creata la contrapposizione forte, non tanto sui contenuti del PUT in generale, quanto su un atteggiamento che, almeno da parte nostra, non è stato gradito. Tutto il discorso si è concentrato - questa è un'altra critica che ha fatto l'Assessore - su ZTL e preferenziali. Sappiamo che il PUT è fatto di vari e svariati capitoli, più di 20, lo abbiamo visto soprattutto noi commissari, però credo che sia inevitabile che - sui temi su cui le frizioni forse sono più forti o comunque sui quali si caricano di più le istanze di innovazione

della città - ci possa essere una discussione più forte, più accesa e io credo siano proprio questi due i temi su cui le differenze sono più marcate. Quindi, non è per sminuire sicuramente le parti, come ho già ricordato nel mio intervento, del PUT in cui prevede degli interventi anche condivisibili, ma è chiaro che l'attenzione va a questi e devo dire che sono anche quelli che, dal punto di vista dell'impatto sulla città, avrebbero potuto dare delle svolte molto più significative di tanti altri interventi lodevoli, ma che per ora, insomma, non credo possano cambiare le sorti della mobilità urbana.

Si è detto: un PUT realistico, non è un libro dei sogni. È vero, è abbastanza evidente che sia un PUT realistico, cioè abbastanza conservativo su alcuni punti. Devo dire che, anche da questo punto di vista, credo che questa amministrazione sia molto realistica, usando ancora questo aggettivo: 4 grandi opere, 3 grandi opere, 2 grandi opere, forse una grande opera... Alla fine questo intervento di oggi, cercando di contenere gli auspici della consigliera Marchesi, si concluderà dicendo: "Non sogneremo come lei, ma saremo molto realistici". Mi sembra che ci sia un clima discendente abbastanza evidente nelle aspettative che questa amministrazione evidentemente ha dei 5 anni in cui ha amministrato la città. Ringrazio l'Assessore per aver sollevato due temi interessanti, uno dei quali era quello di aver reso credibili le ZTL, questo è vero. È vero però che - al di là dei problemi tecnici che indubbiamente ci sono stati, non voglio negarlo, ci mancherebbe - a fare le battute sul fatto che le telecamere venissero accese o no, quando e se, non eravamo soltanto noi, ma erano anche i giornali. Io ricordo un'editoriale proprio del "L'Eco di Bergamo" che diceva: "Ormai si scommette se mai verranno accese o non verranno accese". Le ha accese, secondo noi, in leggero ritardo considerato - leggero è un eufemismo - che erano già state installate nel 2009. Quindi, da questo punto di vista, anche qui siamo sui ritardi, quindi una sorta di proroga infinita.

Mi preme parlare di ZTL: ZTL stadio, ZTL *movida*, l'area di rilevanza ambientale, sicuramente due interventi ottimi, non ho nessuna paura ad ammetterlo, credo che, però, collegarli soltanto a delle manifestazioni episodiche e a delle situazioni legate al tempo libero non sia, al di là di tutto, una strategia strutturale per la città su questi temi o almeno non lo è ancora.

CONSIGLIERE SIG. ANGELONI, per dichiarazione di voto:

Sicuramente il voto del Partito Democratico sarà contrario a questo Piano delle Opere Pubbliche.

Rispondo ad alcune repliche degli assessori. Francamente non avrei scelto, se fossi stato in voi, di dirvi in replica quello che avete fatto, anche perché stiamo per approvare un piano che dovrebbe guardare al futuro e voi ci avete fatto l'elenco di quello che avete fatto, però noi obiettiamo anche quello che avete fatto, siamo qui a far questo. L'assessore Bandera è riuscito a dirvi che, in tempo di crisi, bisogna essere coraggiosi per mettere le telecamere. Francamente, voi in tempo di crisi avete speso 80 mila euro all'anno per 3 anni, perché le tenevate spente, perché di manutenzione quelle telecamere spente lì costavano 80 mila euro l'anno, in tempo di crisi. Chieda agli uffici.

ZTL dello stadio. Le ha inserite il Consiglio nel PUT, perché è stato fatto un emendamento, quindi questo dice quanto ci credevate.

Zone 30. Guardate, sono andato a rileggermi le linee programmatiche, sulle Zone 30 voi ne promettevate 2 all'anno e all'anno e avete messo, nelle linee programmatiche, anche l'elenco dei quartieri. Siete riusciti a farne 2 in 5 anni; va bene, poi andiamo a controllare. Se per voi le Zone 30 sono due righe e un

dosso...Neanche un dosso, solo due righe... Ne avete fatte 2 realistiche in cui si va a 30 all'ora. Se poi 70 all'ora per voi sono Zone 30, avete dei problemi di matematica.

Piste ciclabili. Ce le abbiamo tutte su quei mozziconi, diventeremo tutti fumatori... Però, francamente, dire che la *Tram&Bike* non è un mozzicone... Sarà un mozzicone un po' più grande, un po' più lungo, ma comunque è una pista ciclabile che non si conclude, che non si collega a niente, né da una parte, né dall'altra. So che l'appalterà a breve, ma, arrivati in via Gavazzeni, ci si ferma in via Gavazzeni e, per attraversare, si rischia di essere uccisi in queste ore, assessore Bandera. Poi io vorrei capire dove a finire, perché arriva in stazione e poi vedremo come sarà il collegamento con la *Tram&Bike*, a cui però manca un bel pezzo. Quindi, anche lì ci sarà un mozzicone che manca. Va bene, allora mancano i mozziconi. Io non voglio leggere le dichiarazioni dell'assessore Ceci rispetto al fatto che era meglio non fare alcune piste ciclabili. Se non si collegano, anche noi siamo dell'idea che era meglio non farle, perché si crea disagio nei cittadini che le prendono. Vado veloce, perché ho altre due cose da dire.

Sulla sicurezza e sul SIGI, io sono andato a guardarmi il SIGI e credo che possa essere uno strumento utile. Mi piacerebbe vedere dal prossimo PUT quali opere ci consiglierà il SIGI, perché ad oggi noi abbiamo segnalato almeno 4 situazioni pericolose sulla sicurezza stradale e nel PUT non c'è dentro niente rispetto a questo.

Sui parcheggi di interscambio, continuate a dire che non vengono utilizzati, ma è ovvio che non vengono utilizzati: in due anni, nei primi due anni di amministrazione, prima di mettere in vendita l'European, voi avete scelto di non governare quei parcheggi. Non c'erano servizi, è ovvio che la gente non li usa.

CONSIGLIERE GEOM. BREMBILLA, per dichiarazione di voto:

Francamente non ho molta voglia di giocare a ping-pong, per cui, quello che dovevamo dire, lo abbiamo detto e lo manteniamo. Solo alcune sottolineature. Assessore, quando lei dice che in Consiglio si è creata una contrapposizione politica che in commissione non c'era, guardi che la contrapposizione politica l'ha creata lei, anche in commissione, disattendendo un voto unanime della commissione rispetto alle auto elettriche, senza neanche molto rispetto della commissione. E più volte in commissione... È chiaro che i consiglieri di maggioranza adesso non lo possono dire, ma più volte in commissione, dove si lavorava in modo molto sereno, lei è venuto a portare la contrapposizione. Comunque, questo fa parte dei vari pareri. Lei ci dice, giustamente, che le ZTL vanno governate, che le ZTL si fanno rispettare, se c'è la telecamera. Adesso finalmente ho capito perché in Piazza Pontida c'è il parcheggio selvaggio, cioè possiamo dire ai cittadini che, finché non ci sarà la telecamera accesa, nessuno andrà a rompergli le scatole, perché in questa città oramai, se non ci sono le telecamere, vige la libertà assoluta. Questo è quello che io...

Riguardo poi alle domande che avevo posto, guardi, Assessore, che, dopo 4 anni e mezzo, dire: "Abbiamo avuto un incontro con l'Inps" è un po' pochino, cioè avrei piacere di capire quali passi in 4 anni e mezzo sono stati fatti per l'ex Gasometro. Quanto all'ex Parco faunistico, lei in quest'aula ha detto che i lavori cominceranno entro la fine del 2014, non io. Vada a rileggersi la registrazione, sono sicurissimo della cosa.

Per quanto concerne il rosso stop, in tutti i Comuni - anche a guida leghista attorno a Bergamo - esistono i semafori rosso stop; io non ho capito perché a Bergamo nessuno, nemmeno l'Assessore, si assume la

responsabilità di fare questi semafori, che veramente sono un deterrente per la velocità. Se voi andate a vedere quello che c'è a Seriate, subito dopo la fiera, è un deterrente. Ma perché in tutti i Comuni lo realizzano e da noi no? La colpa è sempre e solo del Ministero o forse si tratta di assumersi un po' più di responsabilità?

Per quanto riguarda quello che ha detto l'assessore Bandera, è vero che col pezzetto di pista ciclabile realizzato - tanto per intenderci, a fianco del Morla, dove c'è la Pesenti - si può raggiungere la stazione, però è anche vero - io l'avevo fatto presente in commissione - che, quando uno arriva lì in bici, poi se la carica a spalla per fare la scalinata, scalinata che non verrà tolta neanche con i lavori di adeguamento della stazione e questo, secondo me, nel 2013 è un danno.

Ho solo un minuto e mezzo. Volevo rispondere al collega Ribolla, nel senso che mi fa piacere che lui mi citi nei suoi interventi, però, se lo fa, la dica tutta. Io ho sempre detto che quelle due corsie preferenziali non mi convincevano ma, per prima cosa, quando parlo di ZTL, parlo della ZTL di Piazza Sant'Anna - via Camozzi, oggetto di un'osservazione, quindi non del tratto dov'era prevista la corsia preferenziale; in secondo luogo, avevamo fatto una controproposta, che era la corsia preferenziale a tempo, proprio per tener fuori le auto negli orari di maggior afflusso. Questa sera abbiamo capito perché, perché l'Assessore ha detto che i parcheggi come quello della fiera sono assolutamente inutili, allora ecco perché. Ma, ripeto, in Giunta, cari colleghi della Lega, avete 3 assessori e il PUT è stato licenziato dalla Giunta. Ditemi che erano usciti tutti e tre per necessità impellenti, ditemi che erano disattenti, ma c'erano, quindi non capisco perché non potevate mettervi d'accordo prima. Comunque questi, per l'amor di Dio, sono problemi vostri.

CONSIGLIERE SIG. PAGANONI, per dichiarazione di voto:

Parto da un'affermazione del consigliere De Canio, che interviene e poi va fuori a leggere il libro, perché francamente sono un po' stanco. Io giustamente sono stato ripreso per il fatto che avevo dato del buffone a qualcuno in quest'aula. Sono un po' stanco di consiglieri, come il consigliere De Canio, che continua a darci del talebano. I buffoni non hanno mai ucciso nessuno, i talebani sì, per cui sarebbe ora di riprendere anche chi dà del talebano agli altri. Però la voglio metterla sul ridere... Sì, lo ha detto, è a verbale, l'ho sentito, perché lo ha detto. Ma facciamo che la metto sul ridere - non mi offendo - e ricordo al consigliere De Canio che i talebani sono quelli ostili ad adattare la loro patria alla società più moderna del pianeta. Quindi, secondo voi, è più moderna Oslo con le biciclette o Il Cairo piena di auto? Quindi, voi sete per Il Cairo perché siete più per le auto, quindi voi siete i talebani, mettiamola in questa maniera, noi siamo per società più moderne.

Detto questo, per rispondere a quanto mi aveva un po' infastidito, detto dal consigliere De Canio, io ho probabilmente una mentalità diversi da alcuni, che hanno altre esigenze. Io penso al fatto che, avendo 3 figli, penso a come loro vivranno la strada, le piazze, il vivere all'interno della città e, francamente, questo Piano urbano del traffico non va incontro alle esigenze dei bambini e dei più deboli, in questo senso. Si è citato il Piedibus. L'assessore Ceci, non volevo ritornarci, ma lo ha ribadito e la consigliere Pecce ha addirittura detto che sono state fatte grandi cose, sono stati dei premi anche agli autisti del Piedibus. Ecco, io sono un autista del Piedibus da circa 5 anni, il premio è consistito in un foglio con su scritto... Per il Piedibus questa amministrazione non ha fatto assolutamente nulla. Il consigliere Amorino ha sbagliato a dire che è rimasto

tutto uguale, perché delle linee si sono addirittura perse in questi anni. Non è stato fatto nulla per incentivare il Piedibus, è tutto basato sul volontariato dei genitori e di qualche insegnante di buona volontà, perché, ad esempio, anche nel nostro quartiere chi ha fatto ripartire il Piedibus sono stati i genitori, che si sono fotocopiati gli itinerari e li hanno dati a tutti i bambini; il Comune non ha fatto assolutamente nulla. I cartelli che indicano le fermate sono fermi a quelli messi dalla Giunta precedente e sono tutti arrugginiti, mancano gli orari. Non è stato fatto nulla da questa amministrazione per incentivare il Piedibus, per cui, per quanto riguarda i più deboli, anche a partire dalla questione Piedibus per arrivare ad altro, non è stato fatto nulla. Io, consigliere Tomasini, sono ben felice di fare due dossi in più con la mia auto e, quindi, rallentare per evitare i sobbalzi, se questo fa sì che il dosso davanti alla scuola crei meno pericoli ai miei figli che io vorrei mandare a scuola da soli, a piedi, come io andavo da solo a piedi, quando andavo alle elementari; abitando in via Mazzi, andavo in via Codussi o da via Mazzi andavo in Borgo Palazzo; alle medie andavo da solo a piedi. Ho paura a mandare i miei figli, 500 metri di quartiere San Paolo a piedi, perché non ci sono i dossi, le auto sfrecciano e ho paura che mio figlio venga investito, nonostante gli abbia detto fin dalla nascita di guardare a sinistra e a destra prima di attraversare la strada. Non me ne frega nulla se io faccio un sobbalzo in più con la macchina, voglio che mio figlio sia sano e sicuro arrivi a scuola da solo, a piedi. Così si incentiva la mobilità, così si migliora la qualità della vita. Chi se ne frega se faccio un sobbalzo in più, non è questo il pericolo, i pericoli sono altri.

Concludo con una battuta, perché il consigliere Ceci, permettetemi, su questo una pirlata l'aveva già detta sotto l'amministrazione Bruni quando aveva accusato... No, no, ma ti dico cosa avevi detto, è a verbale. Tu avevi detto che, da quando l'amministrazione Bruni aveva vinto, ne erano successe di cose, tra cui lo tsunami. Dimmi se non è una pirlata... Oggi, più o meno, ci è andato vicino; è a verbale, lo avevi detto. Oggi ci sei andato vicino, accusando l'amministrazione precedente di aver fatto... Non di aver contribuito, ma, sfortuna vuole, lo hai citato, il crollo del... Come se fosse colpa dell'amministrazione Bruni. Allora, permettetemi, una pirlata, la dico anch'io. Da quando amministrate, cioè da quando c'è la giunta Tentorio, il desiderio a Bergamo è calato, perché c'è stato il crollo delle nascite. Quindi voi avete ammosciato Bergamo, uno dei motivi in più per mandarvi a casa. Ridiamo vitalità ai cittadini di Bergamo.

CONSIGLIERE DOTT.SSA GHISALBERTI, per dichiarazione di voto:

Il voto della Lista Bruni sarà un voto contrario a questa proposta. Sarà un voto contrario, perché non troviamo in questa proposta nessuna idea nuova e innovativa per affrontare quelle che sono le criticità della città in tema di mobilità, che sono anche criticità storiche, quindi dove senz'altro non è che questa amministrazione ha una diretta responsabilità e che, però, hanno ridotto la città e la mobilità della città in questa situazione. Queste criticità sono a partire dal forte pendolarismo all'alto indice di motorizzazione - che è tra i più alti d'Italia e, quindi, tra i più alti in Europa - la congestione del traffico, la pessima qualità dell'aria, che ha ricadute sulla salute pubblica. All'Assessore che dice che questi valori sono diminuiti - e non siamo proprio tutti certi che siano veri e, comunque, restano tra i più alti e il numero di sforamenti sono altissimi - ricordo che anche questa estate, in assenza del riscaldamento, abbiamo sfiorato varie volte il valore dell'ozono. Anche questo, che dipende dalla commistione tra polveri sottili ed alte temperature, è un tema importante e che non è stato affrontato. Siamo all'ultimo posto in Italia per le aree pedonalizzate. Ecco, su

tutto questo non c'è un'idea nuova in questo Piano urbano del traffico. Le cose che non sono negative erano già iniziate e, viceversa, questo che voi lasciate, il ritardo con cui lo avete presentato, non è cosa da poco, perché sostanzialmente lasciate un vincolo sulla prossima amministrazione. Voi non vi occuperete di realizzare quanto è contenuto in questo Piano, ma lasciate tutto alla prossima amministrazione.

Le cose peggiori che vedo in questo Piano sono, per prima, il compromesso sulle auto elettriche, che anche il buonsenso diceva che la soluzione trovata non poteva andare bene. Non solo il buonsenso, ma anche il dottor Casanova, il dirigente, lo ha detto chiaramente che ci saranno difficoltà di gestione per poter dare atto alla soluzione che avete trovata. Nonostante questo, voi l'avete voluta votare. Ma la cosa più negativa è su Città Alta, dove non avete fatto nulla, è tutto rimasto fermo, non avete fatto un piccolo passo. La situazione certo non è facile, è difficile, ma non avete trovato un minimo tassello da mettere in quello che deve essere il processo che dovrà portare a una maggiore chiusura di Città Alta, ma, contemporaneamente, a migliorare la sua accessibilità.

Quanto l'Assessore ha detto sul parco ex faunistico è davvero vergognoso. Non è che se il crollo è avvenuto nel 2008, quindi non sotto la vostra amministrazione, voi ve ne dovete star fermi. Ci sono 5 anni di chiusura del parco, nessuna soluzione trovata. Così pure, l'ho già detto nell'intervento di prima, la soluzione per il rifornimento per ristoranti e negozi di Città Alta: è sempre decantata da quando vi siete insediati, ad oggi non è stata trovata nessuna soluzione.

In tema di infomobilità, è la stessa cosa. Sulla *movida*, siamo tutti d'accordo, ma avevo sempre pensato che potesse essere quello un punto di partenza, invece per voi è un punto di arrivo, cioè la chiusura va bene 4 volte l'anno, si dice a tutti: "Divertitevi in queste 4 serate, ché chiudiamo il centro"; per il resto, nessuna idea per rendere più attrattiva la zona centrale, far rivivere anche quei negozi che sono in sofferenza, proprio perché il centro cittadino non ha quella vivibilità che deve avere un centro cittadino commerciale di valore. È un Piano Urbano che, secondo noi, non fa fare un passo avanti in nessuna direzione in tema di mobilità.

(Esce dall'aula l'assessore Foppa Pedretti).

CONSIGLIERE DOTT.SSA MARCHESI MARZIA, per dichiarazione di voto:

Per fortuna non sono Alice nel paese delle meraviglie, perché altrimenti, lei, Assessore sarebbe la regina di cuori... Comunque, non mi sembrava di aver fatto un intervento utopistico, mi sembrava invece di aver chiesto delle cose concrete e precise. Adesso non vorrei rileggere tutto l'intervento, però, quando faccio una serie di domande, mi sembra che siano proprio concrete e vanno a chiedere delle cose che possano migliorare l'insieme degli interventi, che, di per sé, sono di piccolo respiro, ma che, tutti insieme, migliorano il modo di muoversi nella città. Quando chiedo di realizzare il PUT dei bambini, non è una cosa che è lì nel cassetto, ma veramente si può fare, se si vuole fare.

Veniamo alle Zone 30. Nessuno vuole le Zone 30 a gimcana, ché poi il consigliere Tomasini deve andare dalla fisioterapista, però è ovvio che la Zona 30 non può neanche essere semplicemente una linea tracciata per terra o il cartello: "Limite di 30 all'ora". Ben vengano dei nuovi arredi urbani, che possono, però, veramente limitare la velocità delle auto e permettere all'utenza debole della strada - non solo i bambini, ma anche gli anziani - di muoversi in sicurezza. I colleghi della Lega ci tengono tantissimo ai negozi di vicinato, ma come facciamo a mandare gli anziani ai negozi di vicinato, se devono attraversare strade con un traffico

intenso? Quindi, guardiamo a questa idea: il PUT dei bambini va veramente - se si vuole, ripeto - a rendere vivibili i nostri quartieri, distinguendo bene le vie di transito delle macchine dalle zone residenziali. Così pure per le piste ciclabili. Ho fatto una serie di domande molto concrete, secondo me. Come viene trasformato lo spezzatino di piste ciclabili, lo hanno già chiesto altri. Come si arriva alla stazione, vedo che anche altre persone lo hanno chiesto e anche qui, benissimo, voi dite di aver fatto 12 chilometri di piste ciclabili, ma avete mantenuto quelle che ci sono già? Avete provato a percorrere la pista ciclabile di Borgo Palazzo, l'avete mantenuta? Non c'è più una riga, tanto che non si riesce a vedere dov'è la pista ciclabile e dove passano i pedoni. Allora andate a fare queste cose, poi ci credo che pedoni e ciclisti litigano, perché non c'è più neanche la linea... Così pure al Parco Suardi. Al Parco Suardi c'è una pista, tant'è che, se tu passi in bicicletta, ti dicono: "Cosa entra a fare, che qua le bici non possono entrare?", semplicemente perché non c'è la segnaletica per terra. Allora sono piccole cose... Oppure penso alla pista ciclabile di viale Giulio Cesare; andate a vedere com'è conciato quel piccolo tratto che è rimasto, perché le macchine ci parcheggiano sopra. Bastano 500 euro per sistemarlo, rimettere i cordoli, allora io vado su quella pista ciclabile lì, non vado sul marciapiede e non vengo richiamata dai pedoni ogni volta che ci passo. Allora, sono piccole cose concrete, non mi sembra di aver scritto e di aver fatto delle richieste utopistiche. Come ho detto prima, serve, però, la volontà di farle.

CONSIGLIERE DOTT. DE ROSA, per dichiarazione di voto:

Sono particolarmente lieto di annunciare il nostro voto favorevole al Piano urbano del traffico, che finalmente è stato redatto al termine di un percorso che ha visto democraticamente impegnate tutte le forze politiche, il mondo dell'associazionismo e, soprattutto, i cittadini. È doveroso, quindi, ringraziare quanti, in misura minore o maggiore, hanno dato il loro contributo per questo Piano urbano del traffico, che affronta - e, ci auguriamo, risolva - in maniera lungimirante le diverse problematiche connesse alla viabilità comunale. A renderci ottimisti è la consapevolezza che, attraverso piccoli o grandi passi, fatti nella legittima dialettica democratica, non si perda di vista l'obiettivo fondamentale, che è quello di rendere più vivibile, fruibile e, se vogliamo, meno caotica e pericolosa la nostra città.

Potrebbe apparire superfluo sottolineare gli aspetti positivi di questo piano, ma è opportuno ribadire che esso si caratterizza soprattutto per la completezza. Infatti, basta rileggere le indicazioni relative alle macro-aree - Controllo e gestione del traffico, Sostenibilità ambientale, Infomobilità e trasporto pubblico, Sicurezza stradale - per comprenderne la *ratio* che lo ha ispirato e che ha guidato l'*iter* fino ad oggi. Dei tanti aspetti positivi, mi sembra opportuno sottolineare che il piano si ispira anche - non poteva essere diversamente - all'utilizzo delle tecnologie per tutto ciò che attiene al discorso viabilità: informazione ai cittadini, semafori intelligenti, gestione monitorata dei flussi di traffico, sicurezza stradale, orari e disponibilità dei mezzi pubblici da usare in alternativa all'auto personale, nonché interessanti dati statistici, necessari per favorire una puntuale ed oggettiva valutazione per intraprendere eventuali alternative o iniziative atte a migliorare la viabilità. Proprio queste valutazioni oggettive possono favorire scelte che, apparentemente, se non supportate da dati fondamentali, rischiano di apparire non idonee o non condivise, seppure positive o foriere di malcontenti. Al fine di evitare simili situazioni, allo stato attuale sono stati preferiti alcuni provvedimenti finalizzati all'incentivazione del trasporto pubblico per ridurre il trasporto privato: valorizzazione delle aree di

parcheggi di interscambio, incremento del servizio di *bike sharing*, futura implementazione del *car sharing*, promozione collegata al servizio taxi, eccetera. In un'ottica di graduale, fondamentale metodologia da adottare nel processo di risoluzione dei problemi collegati alla viabilità, sulla scorsa di risultati oggettivi ottenuti con l'impiego della tecnologia, tali provvedimenti potranno essere rivisti, ottimizzati, implementati. Si eviteranno così delle scelte - ad esempio, le corsie preferenziali di via Broseta e di via Borgo Palazzo - che hanno legittimamente suscitato il malumore di due interi quartieri, come conferma l'alto numero di firme raccolte in meno di un mese, circa 4.800 totali, se non erro, che hanno indotto a rivedere tale decisione.

Per concludere, ribadisco che questo Piano, che ci accingiamo ad approvare, è il frutto di una giusta collaborazione democratica e, di conseguenza, non può che essere un ulteriore servizio alla città, che lo ha chiesto, studiato, suggerito e caldeggiato.

CONSIGLIERE DOTT. RIBOLLA, per dichiarazione di voto:

Sinceramente, io vedo molta confusione negli interventi dei consiglieri di minoranza. Molta confusione, perché innanzitutto, secondo Amorino, il piano - dalla stesura iniziale alla stesura finale, con le controdeduzioni, gli emendamenti - è peggiorato; per Grossi è migliorato; Angeloni parla del *bike sharing* e non si capisce qui se il centrosinistra lo voglia estendere oppure no, e sono concorde con il consigliere Brembilla che in un ordine del giorno chiede l'estensione del *bike sharing* nelle postazioni di periferia, ove evidentemente compatibile con un *business plan* che lo renda appetibile. Tra l'altro, ho ricordato in commissione che questo è possibile farlo con pubblicità, con tutto quello che fanno le grandi città europee - da Amsterdam, Parigi, Londra, Barcellona - quindi non è assolutamente infattibile. Peccato che in Consiglio comunale, quando noi ci astenemmo su una controdeduzione proprio per estendere il *bike sharing*, al contrario di tutto il Consiglio che invece l'estensione non l'aveva accettata e non aveva voluto l'estensione appunto di questo *bike sharing*, in quel caso fummo attaccati proprio perché volemmo estendere questo servizio, dove compatibilmente era possibile, anche nei parcheggi di interscambio esterni. Allora, da un lato c'è l'ordine del giorno di Brembilla con cui concordo, dall'altro c'è Angeloni che dice una cosa e poi ne dice un'altra: insomma, mettetevi d'accordo.

Veniamo a Grossi e Paganoni sulle auto elettriche. Sulle auto elettriche c'era un chiaro emendamento di maggioranza, avevamo detto e anche dichiarato prima del Consiglio comunale che avremmo evitato il passaggio delle auto elettriche nella Corsarola, in Piazza Vecchia e in via XX Settembre, non vedo dove sia il problema. Lo abbiamo dichiarato prima, tutta la maggioranza lo ha votato ed eravamo assolutamente concordi.

(Un consigliere interviene fuori microfono).

CONSIGLIERE DOTT. RIBOLLA:

Su Corsarola non ci vanno, perché l'emendamento che abbiamo votato che lo vieta. *Idem*, basta leggere gli stessi emendamenti per capire che non possono andare neanche nelle vie limitrofe, tipo via Sant'Orsola. Per quanto riguarda le Zone 30 e le ZTL, evidentemente la nostra concezione non è quella di bloccare la città, come ha ricordato prima l'assessore Ceci con mercoledì neri o con *chicane* - come quelle che sono

state fatte a Longuelo - e neanche proporre i 30 chilometri orari in tutta la città, che effettivamente mi sembra un'idea abbastanza demenziale. Dove è stata applicata, vedi Saronno, ha creato enormi problemi e nessun beneficio, né di traffico, né ambientale. Nelle città europee, in Olanda, in Svizzera, dove peraltro ho potuto vivere diversi mesi, le Zone 30 sono nelle zone residenziali e non nelle vie di passaggio, come invece si vorrebbe fare in certe aree qua a Bergamo. Sulle ZTL abbiamo detto no ad un'estensione, era nel nostro programma, non vedo niente di scandaloso dirlo e riaffermarlo anche all'interno del Piano urbano del traffico.

Infine, l'ultima precisazione sugli emendamenti, perché continuate con questa storia che la Lega avrebbe presentato gli emendamenti per modificare il Piano urbano del traffico. Intanto, se i consiglieri presentano degli emendamenti, lo fanno perché hanno ascoltato i cittadini, i commercianti, le associazioni e i comitati; questi emendamenti sono stati assolutamente fatti con tutti i consiglieri di maggioranza - che ringrazio ancora - e condivisi con l'assessore Ceci, che ci ha aiutato anche a migliorarli. Un Piano urbano del traffico non si faceva da 10 anni, è ovvio che dalla stesura iniziale a quella finale ci possono essere dei miglioramenti o delle osservazioni, che, appunto, vengono prese per migliorarlo. Detto questo, quindi, non c'è nessuna Lega che minaccia l'assessore Ceci o la maggioranza, sono stati emendamenti condivisi con tranquillità, serenità e con pace all'interno di questa maggioranza e, quindi, questo è quanto, per quanto riguarda gli emendamenti. Non ci sono stati aumenti per quanto riguarda il trasporto pubblico locale e, quindi, questo smonta tutta la tesi, secondo la quale questa maggioranza è a favore delle auto e invece contro il trasporto pubblico locale. È un corretto equilibrio di tutto ciò. Il nostro voto, quindi, sarà favorevole.

CONSIGLIERE DOTT. PETRALIA, per dichiarazione di voto:

Naturalmente non intendo continuare a controreplicare, come sta accadendo anche sulle dichiarazioni di voto, perché altrimenti ricominciamo daccapo e, francamente, la cosa finisce per annoiare.

Detto questo, voglio solo ricordare due cose, due sottolineature molto tranquille. Il Piano del Traffico del Traffico si compone di 29 ambiti circa. Tutto sommato, da quello che ho sentito, osservazioni puntualissime, giustissime, il dibattito peraltro molto civile, molto tranquillo, di questo do atto naturalmente alla minoranza, così come la collaborazione che l'ha caratterizzata nelle riunioni di commissione, al di là di momenti di polemica, ma ci stavano tutti, non è questo il punto. Dicevo di 29 ambiti. In fondo, quelli criticati effettivamente sono solo 2, tutto sommato.

L'altra contraddizione è che, se da una parte vengono lodati i tecnici in modo sperticato per tutto il lavoro che hanno fatto, ottimo, eccetera, eccetera, dall'altra parte, però, continuamente l'Assessore viene sottoposto alle bordate del fatto che avrebbe sbagliato, da una parte, dall'altra o da quell'altra. Non posso immaginare che i tecnici veleggino per conto loro nel preparare quello che devono preparare, mentre l'Assessore sta in vacanza, poi torna e dice "Uh, come è bello! Andiamo avanti" o magari dice: "Uh, che cosa? Io non lo avrei fatto così". Credo che un'ispirazione, da questo punto di vista, e un indirizzo, da parte dell'Assessore, quantomeno ci sia stato, poi magari si può criticare come si vuole.

L'altra questione che viene fuori - ed è per questo che noi poi voteremo a favore, ovviamente di questo Piano del Traffico - è: qual è la linea ispiratrice di questo Piano del Traffico? Mi pare del tutto evidente, è la sua completezza prima di tutto, è il fatto di essere legato realisticamente al senso delle cose, così come devono essere, così come effettivamente si possono fare. Ciascuno di noi può progettare grandi cose, poi

bisogna vedere se queste stanno alla realtà delle cose e su questo ci possiamo appassionare tutti. Questa è la linea ispiratrice di questo Piano del Traffico: la completezza e il senso della realtà. Così come, in fondo, è la linea ispiratrice di questa amministrazione in tutti gli anni che ha governato. È un'amministrazione che ha governato in ristrettezze e ha fatto di questa ristrettezza un principio ispiratore, che era quello del rimanere con i piedi per terra e fare le cose che si possono fare in termini effettivamente realistici. Poche, limitate ma erano quelle che si potevano fare, erano le cose che realisticamente si possono fare. Dopo di che si può dipingere la realtà come si vuole, questo è legittimo e possibile.

Infine, voglio dare atto al consigliere Paganoni che finalmente ci ha regalato una battuta simpatica e quindi di questo, caro Paganoni, ti do atto: era simpatica la tua battuta, ma questo sta nel dibattito che è stato condotto stasera, che è stato davvero un dibattito civile, anche se molto puntuale e con alcune critiche che certamente ci sono state. Perciò alla fine voteremo a favore di questo Piano convintamente, proprio per le ragioni che ho qui esposto.

CONSIGLIERE AVV. GANDI, per dichiarazione di voto:

Non vorrei deludere Petralia, perché invece a me piace, se sono qui, discutere. So che magari ti annoierà questa cosa, però sopporta questi 5 minuti e poi avrai la possibilità di chiudere la discussione e andare a casa. Il fatto che si sia civili, mi sembra il minimo sindacale. L'unica volta in cui magari siamo stati un filino più esagitati, tra virgolette, ma penso sia successo una volta in 4 anni e mezzo a mia memoria, è quando voi non avete mantenuto la vostra parola, cioè voi avete votato in un modo in commissione, avete fatto l'opposto in aula, liberissimi, ma non avete tenuto ferma la parola data e il Presidente della commissione che aveva testé presentato l'emendamento - un emendamento condiviso da tutti, tranne che dall'Assessore, ovviamente - poi ha dovuto rimangiarsi la parola e astenersi sul suo stesso provvedimento. Quindi, insomma, un comportamento da parte dei consiglieri di maggioranza non proprio tra i migliori visti in quest'aula. Lì abbiamo perso un po' la pazienza, effettivamente, ma credo che ne avessimo tutto il diritto e tutte le ragioni. Il realismo che vi ha connotato, il senso della realtà di cui parli, si divide in due: non fare le cose oppure farle male. In questo caso faccio degli esempi concreti rispetto al PUT, mi riferisco anche alle cose che diceva l'Assessore, che ha parlato a sua volta di realismo, di approccio realistico. Aggiungo anche che non parlerò minimamente di ZTL e corsie preferenziali, perché sono innumerevoli le cose rispetto alle quali abbiamo perplessità.

Faccio qualche esempio. La prima è la pedonalizzazione del cosiddetto Sentierone allungato. Lì, bellissima l'enunciazione del principio, peccato che non ci sia nessuna scansione temporale, per cui è una cosa che viene buttata come un'idea futuribile, della quale non si conoscono né priorità, né tempi di realizzazione.

La mobilità elettrica si risolve in un *master plan* da redigere e in un piano decennale, di cui non c'è che l'indice. Questa è la mobilità elettrica prevista dal PUT, di cui spesso sentiamo parlare, soprattutto l'Assessore, ma anche voi.

La terza è il piano della logistica. Mi si dice: "No, non è importante che ci vadano le auto elettriche in Città Alta" - a parte la Corsarola, come ci ricorda Ribolla - "è importante che ne escano i mezzi pesanti che si occupano di rifornire i negozi di Città Alta e non solo". Ecco, ma se è così ovvio e se è così facile farlo,

perché in 4 anni e mezzo non è stato fatto nulla? Queste sono cose non fatte, mentre invece quelle fatte le ho ricordate prima, se volete le elenco nuovamente daccapo. Quella più clamorosa, rispetto alla quale la replica dell'Assessore mi è parsa un po' timida - perché effettivamente di argomentazioni forti non ce ne sono, perché è lo scandalo che questa città sta vivendo in questi giorni - è il piazzale della stazione, laddove persino sulla sua funzione di intermodalità, di cui appunto spesso si è parlato, ci sono molte critiche da parte degli stessi operatori, non solo sulla questione degli arredi - perché questa è una semplificazione - ma proprio sulla questione della mancata separazione attraverso percorsi chiari tra i diversi sistemi di trasporto che dovrebbero interagire.

Aggiungo anche che non ho sentito repliche da parte dell'Assessore sulla questione dei tempi e dei costi, perché in epoca di crisi, come ci ricorda l'assessore Bandera, avete speso 4.400.000 a fronte di 3 milioni e mezzo e non è ancora finita e non sappiamo quanto altro costerà ai cittadini di Bergamo. No, costerà zero, perché tutti gli interventi che dovete fare d'accordo con la Sovrintendenza... E allora è ancora peggio, perché vuol dire che la piazza resterà esattamente quella piazza anonima che abbiamo conosciuto in queste ultime settimane. Queste sono le ragioni per cui noi...

Aggiungo un'ultima cosa che mi interessava. Nel PUT si dice - l'ho proprio letto, è scritto lì, Assessore - che la sosta lunga deve essere indirizzata lontana dal centro, sviluppando l'interscambio con i mezzi pubblici e il *bike sharing*. Poi, in un'intervista di qualche tempo dopo e anche oggi in aula, ci ha ricordato che in realtà si deve lavorare sui parcheggi di attestamento semi-centrali, ex Gasometro *in primis*, che, come sappiamo, è lì, inchiodato al palo. Ecco, io non ho capito qual è la morale, penso che sia questa: la confusione regna sovrana.

CONSIGLIERE SIG. EYNARD, per dichiarazione di voto:

Sarò brevissimo. Io, pur col massimo rispetto per i tecnici che hanno sviluppato questo lavoro del PUT e anche dell'Assessore che lo ha portato avanti, immaginando quanto sia difficile lavorare a un Piano urbano del traffico di una città come Bergamo, però continuo a non essere convinto di questo piano, perché mi sembra che davvero, tra le finalità che si prefigge e le azioni concrete che cerca di mettere in campo, non ci sia coerenza. Tra gli interventi dei consiglieri di maggioranza, io ho apprezzato in particolare quello del consigliere Bonassi, che, evitando in modo assoluto qualsiasi vezzo polemico e con molta serietà e pacatezza, ha argomentato a favore del Piano urbano del traffico. Però continuo a non condividere con lui l'idea che le città europee del nord Europa non possano essere un esempio anche per noi perché, è chiaro, io non voglio assolutamente mitizzare le città del nord Europa, che hanno sicuramente i loro difetti, però ci sono dei dati numerici che ci fanno capire come in città come Stoccolma, Berlino, Copenaghen o anche in città più piccole della Germania, come Friburgo, ci sia un rapporto, un equilibrio diverso tra la mobilità dolce, la mobilità attraverso i mezzi pubblici e quella attraverso i mezzi privati. A Bergamo ci sono 57 automobili ogni 100 abitanti, a Roma ce ne sono 76 e infatti il traffico di Roma è pazzesco, lo sappiamo tutti, però ci sono a Stoccolma 38 automobili ogni 100 abitanti, a Berlino 35, a Copenaghen 27 e, se andiamo nelle città italiane più virtuose, troviamo comunque dei rapporti abbastanza buoni: a Bologna 52, a Bolzano 51, quindi un po' meglio della nostra città. Io credo che lo sforzo che si sarebbe dovuto fare con questo Piano urbano del traffico è proprio quello di andare in quella direzione, di riequilibrare questo rapporto che è penalizzante

in ultima analisi per la collettività, per i cittadini. Ricordo che a Bolzano negli ultimi 10 anni è stata fatta una politica di incentivazione dell'uso della bicicletta, che ha portato a risultati straordinari, perché si è passati appunto in 10 anni da 8 persone su 100 che usavano la bicicletta come mezzo abituale per gli spostamenti e si è arrivati sino a 29. Bolzano è una città più o meno come Bergamo - tra l'altro, credo anche con un clima peggiore di quello della nostra città - e, se si è riusciti a fare lì, credo che si possa fare anche qui, però bisogna, secondo me, insistere molto sul fatto che le automobili devono... Io non ce l'ho assolutamente con gli automobilisti, ce l'ho anch'io l'automobile, quando serve la uso, ma il trasporto pubblico locale e la bicicletta, la mobilità dolce, deve essere messe nelle condizioni di competere con il mezzo privato, essere considerate dai cittadini una soluzione alternativa che sia vantaggiosa. Ripeto, credo che questo Piano urbano del traffico, da questo punto di vista, non metta in campo gli strumenti adeguati.

CONSIGLIERE DOTT.SSA TOGNON, per dichiarazione di voto:

A differenza di alcuni colleghi in questo Consiglio comunale, non ho l'esperienza di altri PUT, però, quando si parla di un Piano urbano del traffico, si sa, credo tutti, che si tratta di un lavoro molto lungo e complesso, si hanno delle aspettative e queste aspettative in qualche modo devono essere premiate da questo governo, sia che si sia in maggioranza, sia che si sia in minoranza. L'assessore Ceci ha fama ormai in questi 4 anni di difendere con forza ed energia ciò che non succede, esattamente ciò che non succede. Perché voglio dire che il mio voto non sarà favorevole? Lo dico come donna e lo dico come madre. Sto accompagnando - è il secondo ciclo - la mia seconda figlia alle scuole elementari a piedi, in centro, tutti i giorni. È giusto, è vero, i cartelli del Piedibus sono ancora quelli precedenti, si inaugura, ma le fotocopie ce le stiamo facendo tra di noi, ma potrei fare tanti, tanti, tanti altri esempi. Perché penso di votare in maniera non favorevole questo PUT, assessore Ceci, anche se lei si lancia, convince? Perché manca di un progetto, manca di una direzione. Il collega Petralia diceva: "Voterò favorevole, perché è completo". Bene, se noi prendiamo la "Settimana Enigmistica" e la compiliamo tutta, abbiamo una "Settimana Enigmistica" completa. Se noi costruiamo qualcosa in maniera completa, impiegandoci 4 anni e mezzo, ma non cambia nulla sostanzialmente... Perché bisognerebbe anche guardarsi in faccia, assessore Ceci: questa non è una città particolarmente complicata, questa non è una città grande, questa è una città che si può percorrere a piedi e dunque il problema di scontro ideologico non esiste; non esiste contrabbandare un discorso complesso: sì le macchine, no le macchine, sì i pedoni, no i pedoni, sì i bus, non i bus. Io dico solo che questo PUT non è innovativo, in un periodo di crisi non offre alternative, non ha uno sguardo di donna, non ha uno sguardo femminile, non è rivolto all'infanzia. Potrei dare degli esempi concreti, come i Taxi Rosa, per cui lei, assessore Ceci, va dichiarando e declarando grandi cambiamenti: le ZTL ripartiranno, 4 anni per riuscire a riattivarle, il Taxi Rosa è stato fatto... Il Taxi Rosa è stato fatto e non è stato comunicato e così via, così via, così via. Ora, in un momento così difficile non è il caso di cercare di utilizzare le nostre intelligenze, minimo sforzo, minimo spreco, massima innovazione? Ma questa amministrazione è "Nel poco fare in molto tempo", così come per quanto riguarda le tecnologie, così come per quanto riguarda le piattaforme non in linea, così per quanto riguarda tutte quelle che sono le figure sensibili: terza età, donne - perché sono le donne che conducono una vita fondante in questa città - e infanzia. Niente in questo PUT è concretamente e praticamente verso queste figure, niente in questo PUT ci fa immaginare dei cambiamenti reali. Che cosa si

fa, si riattivano delle ZTL? È questo che si fa? Come possiamo noi, dopo così tanto tempo, pensare di immaginare di andare verso la nostra comunità, dicendo: “Abbiamo fatto qualcosa per noi... Abbiamo compilato la Settimana Enigmistica, ogni casella”, niente di più. Ci si dovrebbe aspettare qualcosa di diverso da una città che si presenta per l'Expo, da una città che si vuole candidare per la Cultura, da una città che vuole usare le nuove tecnologie, da una città che vuol essere sensibile verso fasce sensibili. Il collega Ribolla dichiara che qui si è molto lavorato e si è molto fatto in pace e d'accordo. Io voglio dire: che cosa di veramente innovativo si è fatto in questo PUT? Mi dica qualcosa che ha il peso e che è sensibile verso queste fasce, di cui facevo elenco prima.

(Escono dall'aula i consiglieri Polimeno e Baraldi; al momento della votazione sono presenti n. 36 consiglieri).

Poiché nessun altro chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese la proposta di deliberazione presentata dalla Giunta comunale comprensiva degli emendamenti approvati nelle sedute precedenti.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 1 consigliere astenuto (Mazzoleni), n. 21 voti favorevoli, n. 14 voti contrari (Amorino, Angeloni, Brembilla, Bruni, Eynard, Fusi, Gandi, Ghisalberti, Grossi, Marchesi M. Carolina, Marchesi Marzia, Paganoni, Tognon, Zenoni).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che la preindicato proposta di deliberazione è stata approvata a maggioranza dei votanti nel testo allegato.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Vista l'allegata proposta, che costituisce parte integrante e sostanziale della presente deliberazione.

Visti i pareri favorevoli espressi sulla suddetta proposta di deliberazione rispettivamente dal responsabile della direzione interessata in data 20/06/2013 in ordine alla sola regolarità tecnica e dal responsabile di ragioneria in data 24/06/2013 in ordine alla sola regolarità contabile, ai sensi dell'art. 49, c.1, del D. Lgs. 267/2000.

Visto il parere favorevole espresso dal segretario generale sotto il profilo di legittimità, ai sensi dell'articolo 27, c. 2, dello statuto comunale.

Visto il parere favorevole espresso dalla 3^a Commissione consiliare permanente nella seduta del 19 settembre 2013.

Visti gli allegati pareri espressi dalle circoscrizioni.

Ritenuto di accogliere tale proposta per i motivi ivi indicati, ai quali si fa integrale rinvio

D E L I B E R A

- 1) di adottare definitivamente, ai sensi dell'art. 36 del C.d.S., il Piano urbano del traffico (PUT) aggiornato in conformità all'accoglimento o meno delle controdeduzioni alle osservazioni da parte del Consiglio comunale e allegato alla presente come parte integrante e sostanziale (allegato A).