

Il Presidente propone la trattazione dell'ordine del giorno n. 105 avente per oggetto: adozione definitiva del Piano urbano del traffico (PUT) del Comune di Bergamo.

PRESIDENTE:

Inizialmente ci sarà la presentazione generale del Piano a cura dell'assessore Ceci e dell'architetto Casanova e, se vengono, dell'assessore Bandera e del dottor Scarfone.

ASSESSORE AVV. CECI:

Noi ci apprestiamo, dopo un lungo e proficuo lavoro fatto in Commissione III, ad approvare il Piano urbano del traffico. Il Piano regolatore regola l'urbanistica e l'edilizia in qualche modo, il Piano di governo del territorio regola la mobilità e il cuore, appunto, è il Piano urbano del traffico. Il Piano urbano del traffico ha avuto una gestazione abbastanza lunga. Ricordo, solo a titolo di informazione, che l'ultimo Piano urbano del traffico è stato approvato da Piccinelli nel 2003 e questo, 10 anni dopo, è appunto il secondo Piano urbano del traffico della città di Bergamo. Questo Piano urbano del traffico è stato licenziato dalla Giunta nell'ottobre dell'anno scorso e ha subito poi tutti i vari passaggi. Sono state presentate circa 280 osservazioni da 48 osservanti, che hanno toccato vari temi e vari aspetti del Piano urbano del traffico. Dal punto di vista generale, posso dire che è un piano ambizioso, che vuole proiettare la città di Bergamo nel futuro, vuole proiettare la città di Bergamo verso *Smart City*. D'altronde, se vogliamo essere Capitale della Cultura, vogliamo essere Unesco, quindi patrimonio dell'umanità e anche Expo 2015, l'Europa ci chiede, per quanto riguarda la mobilità e il traffico, aria pulita, delle isole pedonali, delle ZTL consolidate, delle aree ambientali, un trasporto pubblico efficiente, una valida mobilità turistica, una velocità commerciale elevata ed anche la nuova tecnologia, quindi l'abbandono dei motori o dei veicoli endotermici verso la nuova frontiera dell'elettrico.

Direi che Bergamo non è la città dei grandi stravolgimenti, ma sicuramente una città di reversibili, lenti ed inesorabili cambiamenti. Se guardiamo, per esempio, una cartolina degli anni Sessanta che fotografava Piazza Vecchia, oggi ci stupiamo di come Piazza Vecchia potesse avere allora tutte le macchine parcheggiate in uno dei siti più belli, non dico solo d'Italia, ma anche dell'Europa intera. I passaggi sono stati importanti, perché, tra l'approvazione in Giunta e poi l'esame delle osservazioni, direi che questo Piano urbano del traffico si è arricchito di tantissimi contributi da parte di tutti, associazioni, enti, privati, che con le loro osservazioni, in qualche modo, hanno dato l'*input* per migliorare il Piano urbano del traffico.

Nel merito di questo Piano, possiamo dire che, dopo l'approvazione del Piano della mobilità, avvenuta in Consiglio comunale il 5.3.2008, adesso è necessario approvare il Piano urbano del traffico. Lo prevede il Codice della strada, che fa obbligo ai comuni che hanno più di 30 mila abitanti, appunto, di intervenire con un piano coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale. Quindi pedoni, mezzi pubblici, veicoli privati e tutte le dotazioni di infrastrutture vanno inquadrare in un Piano che deve avere le caratteristiche dell'approccio scientifico, dell'approccio tecnologico, dell'approccio ambientale, per una corretta e sostenibile - parola chiave - mobilità. Gli argomenti del PUT sono veramente tanti e, sia in

un'ottica di attività già in corso - e lo voglio ribadire - sia in un'ottica di cose da fare, questo PUT sicuramente è proiettato nel futuro e darà da lavorare sicuramente alle prossime amministrazioni, proprio perché il vecchio Piano ha addirittura attraversato 3 amministrazioni. Sono stati toccati tutti quegli argomenti che devono trovare sede nel Piano urbano del traffico; sono circa una trentina di argomenti che hanno avuto, come ho detto prima, un razionale inquadramento e anche una razionale progettazione.

Parliamo di ZTL con la videosorveglianza e di Zone 30. Dal punto di vista dell'approccio, non siamo stati mai innamorati, come sapete, delle ZTL e delle Zone 30, ma, dove servono e dove sono richieste, si fanno e abbiamo puntato al consolidamento delle attuali ZTL con l'introduzione del controllo a mezzo telecamere. Abbiamo individuato, come argomento forte, l'idea di questo Sentierone allungato, l'idea di questa pedonalizzazione che ha funzionato molto bene, per esempio nel periodo delle feste natalizie con l'isola dello *shopping*, quindi un Sentierone allungato che va da piazza Pontida, Largo Rezzara, fino a piazzetta S. Spirito.

Abbiamo lavorato molto sui parcheggi di attestamento e sugli stalli di sosta in città, ne sono stati censiti recentemente, con un grandissimo lavoro, 9.100, divisi equamente in strisce bianche, blu e gialle.

Abbiamo puntato sulla semaforizzazione intelligente, ereditata - ottima per quanto riguarda il trambus sull'asse est-ovest - ed è in programma adesso l'asse nord-sud.

Si è lavorato molto in questi anni sull'attraversamento dei percorsi sicuri e, oltre a quelli esistenti e a quelli fatti in questi anni, è arrivato un finanziamento regionale, che ne introduce a breve un'altra decina.

Una delle critiche emerse in commissione è: questo Piano urbano del traffico parla solo del futuro o parla anche del presente? Bene, vi ribadisco che parla e ha parlato molto al presente e parlerà molto anche per quanto riguarda il futuro.

Per quanto riguarda i parcheggi di attestamento, si tratta di sceglierli, come ho detto, facilmente raggiungibili dal centro a piedi e facilmente raggiungibili dall'esterno e dalla provincia in macchina. Queste caratteristiche sono individuate nell'ex Gasometro, nel parcheggio di via delle Valli, in Città Alta al parcheggio ex faunistico - che deve ripartire - in via Baioni - che è frutto di un piano di intervento - quello di viale Europa - dove ci sono già i finanziamenti e il progetto, si aspetta solo il periodo delle vacanze scolastiche l'anno prossimo per metterlo in opera - e quello della Torre degli Eventi, che è accanto al casello autostradale, che è stato condiviso anche in commissione.

Poi c'è un tema fortissimo che è quello dell'info-mobilità, che comprende i pannelli di indirizzamento, i parcometri intelligenti e anche i *display*, che indicano all'interno della città la situazione del traffico e che devono anche monitorare le targhe e la quantità di veicoli, più o meno inquinanti, che ogni giorno escono ed entrano in città.

L'idea dell'area ambientale è questa isola di cui ho parlato prima, che al centro della città tutela il buon cammino, tutela lo *shopping*, tutela anche un'area dal punto di vista della qualità dell'aria.

Trasporto e logistica merci: questa è una sfida. Altre città europee hanno già intrapreso questa strada e occorre introdurre anche l'ultimo miglio, almeno iniziare da lì con mezzi elettrici.

Ho detto prima dell'info-mobilità; capitolo fondamentale è, appunto, quello della sosta e dei parcometri intelligenti: non più gettoniere, ma sicuramente terminali intelligenti.

Sulle piste ciclabili abbiamo fatto tanto, si è passati da 30 a 42 chilometri di piste, abbiamo fatto un piano preliminare che non è ancora il bici *plan*, ma è già finanziato e ci sono nei magazzini del Comune ben 50 rastrelliere da mettere sul territorio. Anche il *bike sharing* sta andando verso il raddoppio, da 14 a 23

postazioni.

Sui taxi, abbiamo introdotto questa idea del taxi rosa, taxi giovani e taxi *senior*, per facilitare l'uso del trasporto pubblico locale. Abbiamo lavorato e già fatto tutta la semaforizzazione a *led*, quindi 5 mila lampade e 1500 lanterne sono diventate a *led*.

L'auto elettrica, come ho detto prima, è la sfida del futuro e, quindi, tutta la tecnologia, con le prime tre colonnine, che sono state inaugurate qualche giorno fa presso lo Urban Center.

Anche il *car sharing* è un'altra attività che fa statistica nella mobilità cosiddetta sostenibile.

Anche sui disabili abbiamo lavorato molto, abbiamo introdotto il *pass europeo*, la gratuità delle strisce blu tutto il giorno - con un po' di sacrificio da parte di ATB - e adesso vengono applicati gli avvisatori acustici sul tratto dalla stazione, appena è finita, fino alla funicolare.

Quanto ai portali d'ingresso, questa è un'altra sfida, cioè quella di completare il monitoraggio dei veicoli per sapere quanti veicoli entrano ed escono e di che tipo di classe sono, quindi Euro 0, 1 e 2, i più inquinanti.

Anche dell'info-mobilità si deve parlare, appena vengono sbloccati dal Ministero gli *autovelox*, specialmente il *countdown* e i cosiddetti rosso stop, che sono molto richiesti nei quartieri.

Abbiamo lavorato tantissimo sulla sicurezza stradale nelle scuole, sono uscite delle ottime indicazioni da parte della commissione sulle zone 30 nei pressi delle scuole.

È ri-funzionalizzato e già attivo l'Urban Center, che da semplice contenitore urbanistico è diventato centro di mobilità sostenibile, con noleggio di auto, moto e bici elettriche; è diventato IAT - quindi centro di informazioni turistiche - ed è diventato deposito bagagli.

Sull'area camper si è tenuta una manifestazione, che ha portato 300 camper e 600 turisti, apprezzatissima. È stata depositata finalmente una richiesta, da parte di una cooperativa sociale, di gestire l'area che verrà vagliata proprio in questi giorni.

Quanto al polo intermodale, avete seguito i lavori; la cosa interessantissima è stata trovare dai 40 attuali ai 300 nuovi parcheggi nella zona della stazione ferroviaria.

Altro tema caldissimo sul quale abbiamo lavorato, abbiamo tenuto in piedi il trasporto pubblico locale, che comunque è un fiore all'occhiello; abbiamo costituito l'Agenzia di bacino e ci apprestiamo adesso a fare il bando sul trasporto pubblico locale. Anche questo tema, per esempio quello della navetta e del trasporto pubblico locale a chiamata, è un altro obiettivo che l'Europa ci ha posto e che dobbiamo comunque affrontare.

Complicato è il problema del collegamento con l'aeroporto, ma non irrisolvibile, perché si tratta di trovare finanziamenti, sia per quanto riguarda il treno dall'aeroporto, sia per quanto riguarda la famosa T2 Bergamo-Villa d'Almè.

È stato potenziato il godere la città in tutta sicurezza, perché è stato siglato, per il Piedibus, l'accordo con i pediatri e con l'ASL, così come sono stati assicurati tutti gli autisti del Piedibus.

Quindi, il PUT è così impostato: sono 5 ambiti forti di intervento, tutti tra loro coordinati. I grandi temi del Piano urbano del traffico sono il controllo e la gestione del traffico, la sostenibilità ambientale, l'intermodalità e il trasporto pubblico locale, la mobilità ciclabile e la sicurezza stradale, cioè i 27 temi che avete visto prima sono riassunti in questi 5 pilastri del Piano urbano del traffico.

Il primo pilastro - che, come abbiamo detto prima, riguarda il controllo e la gestione del traffico - ha dei sotto temi, che sono: i varchi ZTL, le Zone 30, la regolazione della sosta, l'indirizzamento e i parcheggi, il trambus, l'info-mobilità e la logistica urbana. Il primo tema è quello del traffico, le ZTL; vengono presidiate le

zone a traffico limitato, non ne siamo stati mai innamorati, però il consolidamento di quelle esistenti era un dovere. Questo è il programma che è stato attivato: le prime due fasi sono attivate, cioè la videosorveglianza in Città Alta è attivata, la prima telecamera in Città Bassa è attivata, entro 90 giorni verranno attivate tutte quelle che sono presidiate da telecamera. La sfida e lo sviluppo è trovare le risorse per le altre aree di Città Bassa e la zona di Città Alta e colli, che attualmente comunque è presidiata da *pilomat*. Quanto alle aree di Città Alta, ci sono le famose 7 telecamere; l'unica che per ora non è funzionante - ma è uscita dalla commissione l'idea di spostare la telecamera - è quella di San Lorenzo Fara, che, per la questione dei lavori del parcheggio, è in questo momento inattiva. Il sistema è comunque chiuso e completato.

Per quanto riguarda quelle di Città Bassa, stanno per partire nell'immediato quelle in via XX Settembre, piazza Pontida e quella in via San Bernardino, è già attiva quella in via Tasso. Per quanto riguarda piazzale Matteotti, bisogna aspettare la fine dei lavori che hanno interessato Palazzo Uffici, mentre, per quanto riguarda l'altra, ci sono problemi legati, appunto, al tribunale e alla gestione appunto di quell'area.

Entro il 2014 ci sono altri 7 varchi che dovrebbero essere presidiati e sono questi: quello del Sentierone, quindi - provenendo da Largo Belotti - via Montegrappa, via Pignolo - scendendo dalla porta Sant'Agostino - via Pelabrocco, via S. Alessandro alta è stata eliminata - come da lavoro della commissione - via Zambonate e viale Vittorio Emanuele, dove c'è l'attuale telecamera. I varchi elettronici, invece, per quanto riguarda i colli, sono attualmente 8, sono in questo elenco, sono nella cerchia dei colli, quindi tutto intorno a Città Alta e sono attualmente presidiati da *pilomat*. La tecnologia *pilomat* è ritenuta obsoleta e, quindi, nei prossimi anni si dovrà provvedere alla sostituzione con le telecamere.

Quanto alla ZTL, qualcuno dice che non siamo stati abbastanza coraggiosi, però voglio ricordare che la più imponente ZTL, che ha interessato un intero quartiere, se non a tempo, è stata pensata da questa amministrazione; mi riferisco alla ZTL intorno allo stadio, che ha messo in sicurezza un intero quartiere, proprio per esigenze che nessuno in questi anni aveva mai risolto. Quindi, qualcuno ci dice che siamo un po' allergici alle ZTL, io vi ricordo la più imponente delle ZTL, che ha risolto uno dei più gravi problemi della città di Bergamo, cioè le auto e le violenze che avvenivano intorno allo stadio.

Quanto alle Zone 30, il piano ne individua 12 - all'interno delle quali la velocità massima è di 30 chilometri - ed include parte della rete viaria attualmente classificata come "vie a velocità moderata". Sono aggiornati i confini di tre zone, alcune di queste sono appunto già attivate. Le zone che sono già state attivate, anche dalle passate amministrazioni, sono: Monterosso, Redona, Campagnola, Colognola, San Tomaso, Boccaleone e Aquileia, con alcune note da ampliare, da sistemare e da migliorare. Quella della Malpensata è di nuova istituzione ed è già stata fatta; per quella di Celadina, ci sono stati già dei lavori per sistemare delle vie a Zona 30; adesso le prossime sfide sono il Villaggio degli Sposi - dove la circoscrizione deve partorire un'idea - e la zona dell'università, che, sapete, è interessata da grossi problemi di viabilità e di parcheggio.

Il sistema del Piano urbano del traffico è stato preceduto da una serie di studi e da una serie di approfondimenti, che hanno portato a classificare le strade, secondo un criterio determinato dal Codice della strada; quindi, la legenda del Piano urbano del traffico è data appunto da radiali interne, radiali esterne, strade urbane del centro, circonvallazioni e altre strade, asse interurbano e la zona di Città Alta, che è un po' a sé.

Quanto alle rilevazioni dei flussi di traffico, non ce n'era tanto bisogno, nel senso che devono essere fatte, ma - come vedete - dai risultati, in generale, emerge che le circonvallazioni hanno presentato un incremento

di flusso del 3% - comunque contenuto - e che Città Alta - quando sono stati fatti i rilevamenti, quindi circa un anno e mezzo fa - registra una significativa diminuzione del carico totale delle auto. Quindi, rispetto al 2006, come vedete, si registra una pressoché sostanziale invarianza dei flussi.

Le rilevazioni hanno registrato che la fascia oraria, nella quale il traffico in ingresso diventa pesante, è la famosa e faticosa 7.30-8.30 e riguarda, chiaramente, le penetranti da ovest e le penetranti da est: via Lochis-Broseta da una parte, via Borgo Palazzo e l'area a sud, via Martin Luther King e la via Briantea. Perciò la gestione della sosta è stata oggetto di censimento puntuale di tutte le aree di sosta, sia strisce bianche, sia strisce blu, sia strisce gialle; sono stati conteggiati 9.100 posti, di cui 60% ad uso pubblico - quindi, sosta libera, non regolamentata e disco orario - 40% riservati a determinate categorie, cioè fondamentalmente residenti e disabili. Le altre sono categorie riservate: Carabinieri, servizi vari, Guardia di Finanza, Polizia locale e quant'altro. Le aree di maggior pressione della sosta e del traffico sono state poi divise in varie celle e cella per cella, quindi quasi quartiere per quartiere, individuati il tipo di parcheggi, il numero di posti auto a disposizione ed anche la necessità, in alcune, di riequilibrare - è stata una delle richieste più pressanti per alcuni quartieri - le strisce gialle con quelle blu e bianche.

La gestione della sosta, come ho detto prima, ha confermato, dal punto di vista statistico, un uso pubblico del 61% e zone riservate a residenti, disabili e ad altre categorie private, come ho detto prima, pari al 38% delle varie aree. Quindi, le aree sono divise esattamente in questo modo: libera, non regolamentata, disco, a pagamento, divieto diurno, complessivamente corrispondenti al 61%; altre zone, pari al 38%.

In vista del prossimo bando di gara di gestione della sosta in città - se si farà e, quindi, penso che sarà la prossima amministrazione a decidere, a meno che la legge imponga all'ATB lo scorporo delle attività di gestione della sosta - è stato dato uno strumento importante per poter lavorare e sapere, quartiere per quartiere, quali sono le esigenze. Ecco, una richiesta molto forte è stata avanzata per due zone ed attiene alla modifica del Piano arcobaleno, cioè la richiesta di poter riservare ai residenti - parliamo di strisce gialle - aree che erano fuori dal Piano arcobaleno. Se le zone non sono indicate nel Piano Arcobaleno come "ad alta tensione" e "di rilevanza urbanistica", non possono avere le strisce gialle. Quindi, attualmente non possono avere le strisce gialle la zona dell'ospedale - dove c'è una tensione notevole - e la zona dell'Università. Grazie alle indicazioni che sono emerse adesso nel Piano urbano del traffico, si attiveranno anche per avere strisce gialle nella zona dell'Università, le cui zone e vie circostanti - San Tomaso, via Moroni, via Leopardi e tutte le zone intorno all'Università, il Villaggio degli Sposi - sono veramente in difficoltà e in sofferenza.

A livello nazionale, abbiamo un ottimo numero, per quantità di cittadini, di parcheggi di interscambio; ai 3.500 posti è stato aggiunto in questi giorni, per indicazione anche dei tecnici e della commissione, il parcheggio del centro Galassia. Vedete che sono ben distribuiti a raggiera ai piedi della città - Città Alta - e questi sono distribuiti nelle zone periferiche, esattamente a raggiera intorno alla città. Questi sono i parcheggi in struttura per i quali è previsto il pagamento. Sono dislocati in diversi punti della città, sono stati elencati puntualmente e l'offerta dei parcheggi di interscambio - o comunque di parcheggio a pagamento - è di 3.655, che sommati ai 3.500, fanno oltre 7.000 parcheggi, tra parcheggi in struttura e di attestamento. L'obiettivo è quello di mandare avanti o comunque di far ripartire il parcheggio dell'ex faunistico, che ha, per quanto riguarda Città Alta, un interesse fondamentale: sono 460 posti e, quindi, si tratta di concludere la consulenza tecnica, richiesta dalla Procura, per poter proseguire in tempi brevi il lavoro. Entro il 2014 questo parcheggio di importanza fondamentale deve ripartire.

Questa è la situazione attuale, quindi costituisce un problema, anche solo dal punto divisivo; quindi,

secondo me, indietro non si può andare e quest'opera va proseguita al più presto nella consegna alla città.

Altro parcheggio di attestamento, legato a un piano di intervento, è quello di via Baioni; è legato al piano integrato e nella convenzione c'è l'obbligo, per i proprietari, di cederlo per l'uso pubblico attraverso questo piano integrato di intervento ex Migliavacca. La zona è stata ritenuta strategica, dal punto di vista turistico e anche dal punto di vista scolastico universitario, perché è collegato con la *green way*, è vicino all'Accademia Carrara ed anche nei pressi di Sant'Agostino, dove c'è un importante polo universitario. Ecco, questa è la zona del parcheggio, che dovrà essere interessata ed attrezzata; questa è la risalita, che ha avuto qualche settimana fa il parere positivo della Sovrintendenza, con la possibilità di risalire, appunto, il baluardo e, quindi, di arrivare con questo percorso nella zona di Sant'Agostino, per poi proseguire eventualmente con l'ascensore, quando sarà pronto il parcheggio ex faunistico.

Altro oggetto del desiderio - diciamo - di questa amministrazione, è il parcheggio ex Gasometro, in posizione fondamentale, all'ingresso della città, ma anche vicino al centro, per poter ospitare circa 1 migliaio di auto. È stato ceduto a 6 miliardi delle vecchie lire e l'attuale prezzo è stato valutato dagli uffici in 4-5 milioni di euro. Nel POP abbiamo reperito le risorse per quanto riguarda la caratterizzazione dell'area, si tratta adesso di vedere esattamente cosa c'è sotto e pesare la bonifica, per poi poter ragionare in termini di *project financing*. Questa è l'area individuata, sono 8.800 metri in prossimità del polo intermodale, quindi della stazione, è un collegamento diretto e si affaccia sulla zona della Malpensata, l'autostrada è perciò a pochissima distanza. Tra l'altro, è un'area di intervento di Porta Sud, che, fin da subito, è stata destinata appunto a parcheggio.

Altro parcheggio individuato è quello in zona di interscambio, che è a fianco della caserma dei Carabinieri; è un'area di 10.000 metri quadrati, che, debitamente attrezzata, potrebbe essere utilizzata come vero e proprio parcheggio di interscambio. È esattamente questa, questo è il parcheggio avanti al cimitero, questo è il cimitero, questa è via delle Valli e il parcheggio non servirebbe per collegare, come scorciatoia, via delle Valli con viale Pirovano, ma serve semplicemente, perché una volta parcheggiati, solo i servizi di sicurezza - e quindi i Carabinieri che uscirebbero da qui - non si trovino ingolfati nell'asse interurbano e in circonvallazione proprio per andare verso la città. In più ci sarebbe, come vedete, un'offerta di sosta notevole con un punto importante: si arriva, si parcheggia e da questa parte, con mezzi pubblici e biciclette, ci si affaccia sulla città, si va verso il centro, appunto come un vero e proprio parcheggio di interscambio a servizio del quartiere, a servizio del cimitero, a servizio della città. La linea trambus consolidata è quella est-ovest. L'idea è di completare la semaforizzazione intelligente, come vedete, sull'asse nevralgico stazione ferroviaria-stazione funicolare. Questo asse, assieme a quello est-ovest, avrebbe la fortuna di rendere più snello il traffico in un punto di incrocio di tutta la mobilità a Bergamo e, quindi, di evitare quantomeno code e intasamenti, quindi inquinamento.

Tema fondamentale e grande sfida del futuro sono i sistemi AVM, sistemi di monitoraggio elettronico, sistemi di trasmissione dati. Ecco, la vera sfida, che è già iniziata ed è già in atto, è quella dell'info-mobilità, quindi nel piano ci sono tutti gli elementi, non solo per consolidare l'attuale centrale della mobilità, ma anche per introdurre nuovi sistemi che sono, come ho detto prima, i parcometri intelligenti, i cartelli di indirizzamento e il monitoraggio delle auto in entrata e in uscita presso i portali a ingresso della città. Quindi, questi dispositivi elettronici consentono la supervisione dei flussi di traffico e delle condizioni di sicurezza, sono portali informativi all'ingresso della città con telecamere, ma non per dare le multe, piuttosto per controllare e quantificare il numero delle auto che entrano ed escono in città ogni giorno e la qualità delle

auto, cioè quanto inquinamento portano. Ho detto prima che i parcometri intelligenti non sono solo delle gettoniere, ma dei terminali a computer che danno tutte le informazioni sulla città. La segnaletica di indirizzamento dei parcheggi - che hanno già altre città - ti dice dov'è il parcheggio e quanti posti liberi ha; della regolazione semaforizzata ho detto prima; la gestione dei varchi ZTL è già in atto; il monitoraggio della flotta TPL è già in atto; il *bike sharing*, che va incrementato, è già in atto e il *car sharing* verrà inaugurato tra qualche mese, perché le tre postazioni sono state individuate. Quindi, come ho detto, il sistema dei pannelli informativi su tutte le principali direttrici della città di Bergamo non è ancora completo, ma deve essere collegato e deve essere completato, con i segnali di indirizzamento, quindi l'indicazione del parcheggio, il numero del parcheggio, la direzione e quanti posti liberi ha. Questa non è fantascienza; altre città come Lodi, Rovereto, Brescia adottano già questi sistemi, quindi si tratta di attivare questi servizi anche a Bergamo. Dei parcometri ho detto prima: non semplicemente gettoniere, ma - come vedete - veri e propri computer, quasi come dei terminali remoti.

Questo è il sistema della mobilità già attivo per tutte queste funzioni: la semaforizzazione intelligente, l'indicazione sui pannelli della città, all'ingresso, sui problemi all'interno della città, il controllo in tempo reale dei pullman già attivo, il controllo in tempo reale dei semafori della TEB per i verdi e i rossi, la semaforizzazione intelligente già attiva, il *bike sharing* collegato e già attivo, il sistema del *car sharing*, che dovrà essere collegato. Ecco, per esempio, interessante è far partire il sistema di *smartphone* per l'individuazione, appunto, dei parcheggi e, così, anche il sistema delle telecamere è già collegato.

Quindi, tre quarti di quello che vedete è già dentro, per Bergamo è già una realtà, va solo incrementato e migliorato. Dei semafori a *led*, ho detto prima: sono state cambiate 5 mila lampade, non se n'è accorto nessuno, i lavori sono stati fatti di notte, 1574 lanterne sostituite, chiaramente con notevole risparmio energetico e sicurezza, per quanto riguarda appunto la visibilità. Questi sono i nuovi semafori a *led*, appunto, della città di Bergamo. Sono stati inseriti semafori *countdown* e sono utilissimi per l'attraversamento sicuro. Spero che vengano alla svelta smobilizzati, in qualche modo, dal Ministero, perché attualmente si può accedere solo alla fase della sperimentazione e li vedete in centro, sull'asse Porta Nuova-Sentierone. Quanto ai semafori con moderatori di velocità - sono quelli cosiddetti rosso stop, che, se sono superati i 50 all'ora, proiettano la luce rossa.- anche per quelli aspettiamo che quelli esistenti vengano sdoganati e, quelli nuovi, inseriti. Anche i semafori e i segnalatori acustici per ipovedenti e per ciechi sono stati finanziati da un'associazione e siamo in grado di attrezzare l'asse ferdinando fino alla stazione funicolare.

Altra attività che riguarda il TPL è stata quella di introdurre questi nuovi *vaucher*, che danno la possibilità di far usare di più, specialmente nelle ore notturne, ai *senior*, ai giovani e alle donne, appunto, il servizio di taxi. Questi sono i buoni che sono stati introdotti per i taxi rosa, i taxi giovani e i taxi *senior*.

Vengo ad un altro obiettivo sul quale, per esempio, bisognerebbe lavorare. Bergamo deve pensare non solo al servizio di linea, ma anche ai servizi mirati, taxi collettivi o navette, su delle aree che sono sicuramente importanti, perché attraggono molta mobilità e molto traffico; le aree individuate sono: l'ospedale nuovo, il polo scolastico universitario e Città Alta. Sono tre aree sulle quali bisogna trovare un meccanismo di circolari interne, di navette o di taxi elettrici con innovative iniziative, come ho scritto. Questo è un prototipo di taxi collettivo.

Nel sistema della logistica urbana, grande sfida è l'elettrico, quindi in qualche modo Città Alta deve dotarsi di mobilità elettrica, perché tutte le altre città europee lo hanno fatto e anche noi, su questo, dobbiamo lavorare molto, tanto sul sistema di trasporto di persone elettrico, quanto sul sistema di trasporto

di cose elettrico.

Il secondo pilastro del PUT è la sostenibilità ambientale, che comprende le aree pedonali, la mobilità elettrica, l'inquinamento, la gestione contro l'inquinamento e la gestione contro l'inquinamento acustico. Tema importante è l'estensione delle aree pedonali. Quel famoso obiettivo che ci deve portare in Europa è l'idea del Sentierone allungato, come ho detto prima, da piazza Santo Spirito fino a piazza Pontida e, così, anche l'asse via Roma-via Papa Giovanni. Questa è la cosiddetta area ambientale, quella famosa che abbiamo usato per le varie notti bianche, per la *movida*, per la festa dello sport e quant'altro; è un'area che deve diventare, da piazzale Santo Spirito fino in piazza Pontida, un'area - almeno la domenica o il sabato pomeriggio - dedicata al passeggio, all'acquisto, allo *shopping*. Questa è invece l'area che si estende in momenti particolari, per esempio quando ci sono state le notti bianche. È un'area individuata e definita appunto area ambientale, ampiamente sperimentata, che, secondo me, deve consolidarsi, quantomeno la domenica o il sabato pomeriggio nei prossimi mesi o nei prossimi anni.

L'altra sfida è quella della mobilità elettrica. Abbiamo inaugurato le prime tre colonnine con la pensilina fotovoltaica e anche Bergamo deve iniziare e vincere questa sfida per togliere i motori endotermici dalle nostre strade. Per quanto riguarda le colonnine, sono state individuate la stazione autolinee, la zona di piazza Matteotti e Città Alta, nonché l'ospedale, lo stadio e l'aeroporto, come aree per veicoli elettrici e *car sharing*. Noi abbiamo introdotto un'innovativa delibera il 16.3.2011, che permette a tutti i veicoli ibridi di parcheggiare gratuitamente nelle strisce blu, che normalmente sono a pagamento, quindi in tutte le tre zone A, B e C. È stata un'iniziativa, poi copiata da qualche altro Comune italiano. Con delibera di Giunta del 2012, i veicoli solo elettrici possono circolare nelle ZTL. I sistemi sono vari, di varie aziende, comunque queste sono colonnine esistenti in Italia. C'è una direttiva chiara di convertire il parco veicoli del Comune di Bergamo a metano e gpl e, quindi, di acquistare - anche se una legge sulla *spending review* non lo permette - comunque solo auto non inquinanti, secondo un sistema, appunto, di auto a metano.

Anche qua, le statistiche vogliono che si utilizzi la *car sharing* e, nelle prossime settimane, avremo con la colonnina elettrica le prime tre stazioni di *car sharing*. Questo è un tipo di pensilina fotovoltaica simile a quella che abbiamo inaugurato qualche giorno fa, nella settimana europea della mobilità presso l'Urban Center. Ecco, ci sono vari sistemi, come ho detto, di auto, moto e bici elettriche.

Anche per quanto riguarda l'inquinamento acustico, nel PUT ci sono, in collaborazione con l'ambiente, una serie di iniziative di attivazione di eventuali blocchi del traffico per i veicoli più inquinanti, riduzione delle polveri sottili - attraverso campagne mirate di pulizia delle strade - controllo dei pneumatici, sviluppo progressivo del geoportale, per evitare attraversamenti indebiti o veloci della città, promozione della mobilità sostenibile - di cui ho detto - e promozione delle manifestazioni a carattere sociale. E così anche per quanto riguarda l'inquinamento acustico, che non può essere un capitolo del Piano urbano del traffico, con tutte le possibilità di intervento per quanto riguarda, appunto, l'acustica e la tutela dei cittadini dal rumore indotto.

Il terzo pilastro è quello dell'intermodalità, quindi sviluppo dei poli di interscambio - il corridoio del trasporto pubblico locale era una proposta che è stata, già dalla Giunta, bloccata e poi vi dirò il perché - e la mobilità turistica. Allora, il polo intermodale è il punto di riferimento per eccellenza della mobilità a Bergamo e, con un investimento di 4 milioni di euro circa da parte nostra ed altrettanti dalle Ferrovie dello Stato, abbiamo... Questo è - dal punto di vista delle Ferrovie dello Stato - il *rendering* di quello che, tra qualche mese, sarà la stazione ferroviaria della città di Bergamo, quindi moderne vetrate che precedono l'accesso, con l'uscita dalla stazione, la ristrutturazione completa, quindi con un portale, di questo edificio ottocentesco.

(Un consigliere interviene fuori microfono).

ASSESSORE AVV. CECI:

Infatti questo è il *rendering* della Ferrovia, non è il nostro *rendering*; questo è il *rendering* loro, che non prevede naturalmente la nostra zona, che arriva. Questo è il loro *rendering*, che dà l'idea appunto delle vetrate e della situazione avanti la stazione. Qui abbiamo eliminato la macchina con *Photoshop*, come vedi.

Eccolo, invece, il *rendering*, che poi non è più *rendering*. Quando mi si diceva: "Ma voi cosa avete fatto?". Bè, metà di questo piano lo abbiamo attuato in questa amministrazione e metà di questo piano lo lasciamo naturalmente in eredità alle prossime amministrazioni, visto che il passato piano è durato ben 10 anni. Qua si vede chiaramente lo sviluppo, l'idea di pedonalizzare la zona davanti alla stazione. C'era una promiscuità assurda, impossibile, di auto, moto, bici, taxi, pullman e pedoni. Quindi, come vedete, le funzioni sono state riviste: il *Kiss & Ride*, i pullman, i taxi, i disabili e, poi, il resto della mobilità in questa zona. Abbiamo fatto un grande investimento e questo investimento ridarà vita a questa zona della città di Bergamo. Ecco, una importante intuizione - devo pur rivendicare qualche cosa - è stata quella di passare da 40 posti a 300 posti auto in parcheggio nella zona del polo intermodale. Come? Abbattute le ultime 6 pensiline, sta crescendo questa struttura che su tre livelli - 1, 2 e 3 - darà la possibilità di parcheggiare a circa 130-150 veicoli, a seconda dell'uso e della disposizione che ne faremo. Questo è il *rendering* finale di quello che sarà, tra qualche mese, entro la fine di dicembre, il parcheggio in struttura, quindi con posti per 300 auto anche con Metropark, che poi finirà un parcheggio accanto a SAB con le sue 150 auto.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, direi che è un sistema che funziona, efficiente, è stato premiato per puntualità ed efficienza anche all'estero, 15 linee, 28 comuni, 320 mila abitanti serviti, 360 dipendenti, 290 chilometri di rete, 31 milioni di passeggeri. Attualmente la flotta è di circa 200 autobus.

Un'altra cosa che abbiamo fatto è l'istituzione dell'Agenzia del TPL di bacino, che ci è stata chiesta da Regione Lombardia, proprio perché presto ci sarà il bando sul nostro trasporto pubblico locale e sarà un bando europeo. Questo è il sistema consolidato dell'area cosiddetta urbana, gestita da ATB. Questo schema non lo rivedremo più nel prossimo bando, perché il bando riguarderà tutta la provincia di Bergamo.

Questo è il tema delle corsie preferenziali. Esisteva una proposta tecnica, perché quando si fanno i compiti bisogna svolgerli bene, bisogna proporre un qualcosa. La proposta tecnica che è venuta dagli estensori del Piano era: aumentiamo la velocità commerciale degli autobus. Si erano individuate due vie, le uniche che potevano essere utilizzate, via Broseta e via Lochis, dove è stato fatto un progetto di almeno due corsie per senso di marcia, dove una di queste era dedicata agli autobus. Siccome ne ho sentite di tutti i colori - sensi unici in entrata, sensi unici in uscita - quei tratti di Borgo Palazzo che vanno dalla circonvallazione fino a viale Pirovano, che erano a due corsie, potevano diventare una dedicata agli autobus anche a tempo. L'altra era via Broseta, solo nei tratti in cui c'erano due corsie di marcia per direzione. Dopo attente valutazioni, dopo confronti, dopo varie interlocuzioni - anche da parte dei residenti, nonché dei commercianti, quindi dalla vasta platea di persone e di soggetti - abbiamo ritenuto - e la Giunta già l'anno scorso ha emendato, privilegiando l'asservimento semaforico - di eliminarle, pur avendo uno studio tecnico.

Ecco un altro obiettivo importante, però questo, per ora, è un po' un libro dei sogni: è il completamento della T2, cioè la linea T1-T2. Sono 6,2 chilometri, 15 fermate, dal costo in questo momento proibitivo - 142 milioni di euro - però noi ci crediamo e riteniamo che, in qualche modo, sia il completamento del sistema di

trasporto su tram della città di Bergamo e della provincia di Bergamo. Questa è la linea funzionante - attualmente 6 milioni di passeggeri - e questa, invece, è la seconda linea. Tra l'altro, alcuni tratti del sedime saranno oggetto di cessione; c'è una circolare del Ministero per quanto riguarda, appunto, la possibilità di acquistare o di essere cessionari di queste aree da parte del demanio.

Un'altra idea che è stata applicata e attuata da questa amministrazione riguarda l'Urban Center. Era un contenitore un po' vuoto e con l'accoglienza turistica, cioè lo IAT, il deposito bagagli 24 ore su 24 e il noleggio di mezzi ecosostenibili è stato in qualche modo rivitalizzato e restituito alla città. Abbiamo fatto esperimenti nuovi, quello dell'*Urban Steward*, un progetto importante che riguarda sempre la mobilità, Bergamo in Orario - il tentativo è di tenere aperta la città almeno una volta alla settimana, magari il giovedì, con orario continuato di tutti gli uffici pubblici e, magari, anche delle attività commerciali. Ecco, l'Urban Center, nella sua ri-funzionalizzazione, è diventato anche sede del DUC, che, come sapete, grazie anche all'assessore Foppa Pedretti sta dando delle grandi, delle buone indicazioni sull'attività commerciale in centro, e non solo. L'Urban Center, lo conoscete tutti.

Ecco, l'ultima cosa è l'area *camper*. Bergamo è una città turistica, non ha un'area né *camping*, né *camper*. L'area *camping* è troppo costosa, si parla di parecchi milioni di euro; l'area *camper*, invece, con 4 mila richieste all'anno in evase, è a portata di mano, perché è stata individuata la zona e la novità è che in questi giorni è stata depositata la richiesta di gestione dell'area. Questo è un sistema di turismo sostenibile, che in tempo di crisi è molto apprezzato, quindi un modo come un altro per portare turismo a Bergamo.

Veniamo al quarto pilastro del Piano Urbano della Mobilità, siamo in conclusione. Bisogna fare alcune riflessioni sulla mobilità ciclabile: abbiamo un sistema di *bike sharing*, che supera ormai i 3000 iscritti, 23 stazioni; stiamo andando al raddoppio, perché l'ospedale farà due stazioni, a S. Lucia ce ne sarà ancora una, in più ci sono le risorse per poter quasi sfiorare il raddoppio. Abbiamo ereditato un bellissimo sistema, siamo stati bravi poi nell'incrementarlo. Quindi, più o meno, i numeri sono: 240 ciclo-posteggi, 180 biciclette, 3000 iscritti, 23 stazioni. Questo è il sistema, la stazione, questo è il posizionamento del *bike sharing*. Qualcuno mi chiede: perché non lo facciamo, non so, alla Celadina piuttosto che a Redona? Faccio presente che il sistema ha uno sviluppo a fasi concentriche, quindi non si può piazzare, per esempio, qua una ciclostazione, qua un'altra, qua un'altra, proprio perché lo sviluppo - per essere utilizzate le ciclostazioni - deve essere a centri concentrici e quindi non si possono fare fughe in avanti; va seguito rigorosamente questo piano di sviluppo, che comunque ho ereditato e che è un ottimo piano di sviluppo del *bike sharing*.

Parliamo di piste ciclabili. Anche qua abbiamo sempre dichiarato la nostra contrarietà agli spizzichi e bocconi di piste - o comunque alle piste non collegate - in tutta Bergamo. Bene, grazie all'ottimo lavoro di Remo Capitanio, abbiamo fatto un piano preliminare del *Bici Plan* e sono state trovate le risorse per fare ultimamente addirittura il *Bici Plan* della ciclabilità a Bergamo, che è un po' il Piano regolatore della ciclabilità. Così, sono state anche inaugurate piste importanti, di peso, con parecchie centinaia di metri, se non chilometri, come l'ultima, *Tram & Bike*, che è di 1,2 chilometri. Ricordo poi la pista del Morla, la Polaresco-Ospedale, che ha il suo punto di forza nel sovrappasso; alla fine, l'ultima, che resta nei nostri sogni, ma sicuramente è da fare, è il collegamento tra Borgo Palazzo e via Gleno, passando per le piste sterrate che già esistono nella zona dietro l'Istituto agrario.

Ho detto prima del *Bici Plan*, che è stato fortemente richiesto e verrà comunque inserito a breve nel Piano urbano del traffico, in quanto abbiamo già un piano preliminare molto completo e molto importante. Sono stati individuati questi tratti blu, che in qualche modo completano, altrimenti qui si fermava ed era un

mozzicone, qua si fermava ed era solo un segmento. Come vedete, i tratti blu assicurano in qualche modo la congiunzione delle varie piste ciclabili esistenti. Poi qualcuno mi dirà, andando a cercare il pelo nell'uovo: voi avete smantellato l'asse di via Papa Giovanni. Bene, i motivi non sto a ripeterli, quindi, tolti 200 metri di pista, ne abbiamo restituiti 12 chilometri alla città di Bergamo. Poi so che Amorino mi dirà: ma dove sono questi 12 chilometri? Andrai a contarli, esiste un SIGI, che è il centro informatizzato, che ti dirà esattamente dove questi 12 chilometri di nuove piste si sono sviluppati. Quindi, la tua domanda è legittima, ma altrettanto legittima è l'indicazione di dove andare a vedere i 12 nuovi chilometri di pista ciclabile, che questa amministrazione ha in qualche modo realizzato. Questo non è solo il sistema della città di Bergamo: vedete le aste di collegamento con le piste ciclabili, per esempio, del Parco dei Colli e le aste di collegamento con le piste ciclabili della provincia di Bergamo. Quello del Morla è un perfetto esempio di collegamento di integrazione di una pista ciclabile cittadina, che poi va fino al paese di Zanica, poi diventa un'intersezione e addirittura una pista di respiro provinciale.

Il quinto pilastro, e siamo alla fine, è il monitoraggio dell'incidentalità e, quindi, siamo al grande tema della sicurezza stradale. Riguardo a questo tema, abbiamo calcolato una riduzione del 9% del numero complessivo dei sinistri - dal 2006 al 2010 - ed una riduzione del 13% in termini di conseguenze sulla persona, quindi minori incidenti e anche minori conseguenze di questi incidenti. Anche i numeri degli incidenti mortali sono passati da 14 nel 2006 a 5 del 2010. Questo vuol dire che la città si sta attrezzando, vecchie e nuove amministrazioni, per cercare di rendere sempre più sicure le nostre strade. Questa è una mappa che praticamente riguarda, come ho detto prima, l'incidentalità e, quindi, la diminuzione degli incidenti e delle conseguenze degli incidenti. Ecco i dati relativi all'incidentalità, anche riferiti ai pedoni e alle punte di sinistrosità. Il periodo di massima disattenzione, è intuitivo, non è la mattina, ma quando uno è stanco del lavoro, stanco della scuola, stanco di tutto; dalle 17 alle 18, appunto, è l'ora nella quale avvengono i maggiori incidenti. Poi ci saranno due brevi interventi sulla mappa dell'incidentalità. Volevo dirvi che tutti gli incidenti dell'ultimo decennio sono stati georeferenziati. Dal 2002 sono stati tutti georeferenziati, sappiamo esattamente per ogni via, per ogni attraversamento, quanti incidenti ci sono stati con intervento dei vigili, della polizia locale, le cause degli incidenti, il numero di veicoli e di persone coinvolte, il tipo di lesioni e di conseguenze che quell'incidente ha provocato. Quindi, la mappa georeferenziata dell'incidentalità SIGI aiuterà gli amministratori nell'andare ad individuare interventi puntuali sulle strade, per quanto riguarda la sicurezza.

Poi nelle scuole ha funzionato tantissimo il progetto di legalità e sicurezza stradale, con particolare riferimento alla droga, all'alcol e alla velocità, che sono la principale causa di morte tra i giovani dai 16 ai 24 anni. Così ha funzionato anche il Piedibus, che, ho detto prima, abbiamo ereditato ed è stato incrementato con queste due nuove significative iniziative, che sono l'assicurazione dei genitori - che non avevano nessuna copertura, malgrado la grande responsabilità che si assumevano - e il protocollo con la ASL e con i pediatri, che ha dato una valenza scientifica di buona e sana pratica al Piedibus. Quindi, le campagne di sicurezza e, quindi, tutto quello che serve per cercare di convincere i giovani ad avere maggiore attenzione. Qui vediamo com'è nato il Piedibus, queste sono tutte le scuole che partecipano attivamente al Piedibus, questo è il logo di Piedibus e ogni fermata Piedibus ha questo logo, con l'indicazione degli orari e delle scuole di riferimento.

Ultimo tema, ma non poco importante, è quello dei *markers* stradali, che dovrebbero aumentare la sicurezza in città.

Concludo dicendo che, anche se un'indagine 2012 ANCI ci pone tra le città e infrastrutture per la crescita più importanti in Italia - cioè c'è un *cluster*, che dice che su 54 capoluoghi siamo uno dei 4 capoluoghi di provincia, insieme a Brescia, Padova e Trento, dove c'è la migliore qualità della vita per i cittadini - e, quindi, anche se Bergamo è indicata nel *top* delle città ideali nelle quali risiedere - parliamo di notizia del 9.11.2012, non stiamo parlando di 2-3 anni fa, stiamo parlando dell'anno scorso - per sanità e mobilità Bergamo è la città ideale. Quindi, in questa continuità, in questa volontà di fare bene, ritengo che un Piano urbano del traffico debba perseguire questi obiettivi, ma deve essere condiviso perché, lo ribadisco, l'ho già detto in commissione, il problema del traffico non è né di destra, né di sinistra, ma è al centro della nostra attenzione. Anche se Euromobility 2011 pone Bergamo all'ottavo posto in Italia tra i migliori capoluoghi di provincia sul tema della mobilità sostenibile - dopo Torino, Venezia, Milano, Brescia e Parma - e qualcuno mi dirà: "Cosa avete fatto nel frattempo?", rispondo che - modestamente, ma solo modestamente, perché il traffico non deve essere motivo di scontro, ma di incontro - abbiamo guadagnato due posizioni. Vuol dire che qualcosa abbiamo fatto, abbiamo fatto e lavorato su temi importanti. Quali sono le caratteristiche che ti mandano in classifica e ti fanno vincere la medaglia? Sono la popolazione, la densità abitativa, l'indice di motorizzazione, la densità veicolare, gli *standard* emissivi, quanti veicoli a gas hai, che tipo di qualità di aria hai, quindi il monitoraggio del PM10, quanto trasporto pubblico hai, quante zone a traffico limitato hai, quante aree pedonali ci sono in città, quante piste ciclabili hai fatto, quanti parcheggi a pagamento hai, quanti parcheggi di interscambio offri, che indice di incidentalità hai, i limiti di accesso al traffico commerciale, quanto e come limiti il traffico commerciale, il tipo e la quantità dei veicoli del Comune, il *car sharing*, quante auto hai in *car sharing*, quante bici hai in *bike sharing* e quante iniziative fai a sostegno della mobilità, come la Settimana europea della mobilità sostenibile. Ecco, per questo motivo Euromobility ci piazza nel 2011 all'ottavo posto - ripeto che la fonte è il Ministero dell'Ambiente, quindi fonte assolutamente imparziale e altolocata - nel 2012 ci piazzano al sesto posto; ripeto e concludo che, se anche queste classifiche potrebbero permetterci di sederci e di dirci quanto siamo bravi, c'è ancora molto da fare per tutti.

#### PRESIDENTE:

L'assessore Bandera si trova in Germania, vicino a Francoforte, per ritirare un premio per il Comune di Bergamo, perciò farà il proprio intervento prima delle dichiarazioni di voto mercoledì, quando rientrerà. Prego, architetto Casanova.

(Entrano in aula gli assessori Facchetti, Foppa Pedretti e i consiglieri Frosio Roncalli, Lanzani, De Canio ed escono i consiglieri Baraldi e Bruni; sono presenti n. 38 consiglieri).

#### ASSESSORE AVV. CECI:

Ci sono due cose che, in coda, ho voluto far presentare dai tecnici, perché sono due attività che riguardano il Piano urbano del traffico a supporto informatico e sono utilissime. La prima è la mappatura delle strade, cioè un gruppo di lavoro di stagisti prelevati dai vari ordini (università, geometri, architetti, ingegneri) ha mappato per parecchi mesi, via per via, tutta la città, indicando, per esempio, quali sono i passi

carrabili, i parcheggi in strisce bianche, in strisce blu e in strisce gialle. Questo è uno strumento fenomenale, perché, individuando un'area e delimitandola con un *click*, emerge immediatamente quanti posti ci sono a disposizione, cioè qual è il *mix* tra le varie tipologie di parcheggio; quando qualcuno viene a lamentarsi che ci sono troppe strisce gialle o troppe blu o troppe bianche, questo programma ti permette di dire esattamente qual è il problema in quella zona, se ci sono troppe auto parcheggiate e qual è esattamente il *mix* di auto che sarebbe ideale per quel tipo di quartiere.

L'altra attività, invece, è quella famosa mappa dell'incidentalità georeferenziata, che ti indica esattamente che tipi di incidenti sono avvenuti, in quali vie, quali sono le conseguenze e i motivi dell'incidente. Questo è il nostro geoportale, quindi basta entrare in SIGI e, da questo momento, tutte le indicazioni vengono date dal mio dirigente.

#### ARCH. CASANOVA – DIRIGENTE Direzione Mobilità, ambiente e innovazione:

L'assessore mi ha chiesto di presentare questi tre progetti, a cui noi teniamo molto, perché ci abbiamo lavorato anche con altri uffici del Comune, una volta tanto in inter-operabilità, come si dice negli ultimi tempi.

C'è il progetto della sicurezza stradale che abbiamo steso con la Polizia locale. Praticamente mira, come diceva l'assessore Ceci, a mettere *online* tutti i dati della sicurezza e a gestire, d'ora in avanti, l'incidentalità: la Polizia locale, che fa il controllo del territorio, scarica i dati nel sistema informativo e lo alimenta, che è la cosa fondamentale una volta che si fa il censimento e si crea una base di dati di questo genere. Quindi, abbiamo la possibilità di interrogare la mappa dell'incidentalità. In questa pagina voi trovate "Consulta la mappa", che dà in modo dinamico la situazione, diversificando gli incidenti occorsi nell'anno corrente da quelli degli anni scorsi. Voi vedete qui la mappa, praticamente la legenda che si apre sulla destra: il triangolino va ad individuare gli incidenti dell'anno corrente, il pallino invece l'archivio degli incidenti degli anni pregressi. Chiaramente, ove il pallino è più grande, vuol dire che gli incidenti in quel punto sono stati ricorrenti. Adesso proviamo ad interrogare la mappa. Chiaramente questo è un incrocio, via Don Botta con via San Benedetto; voi vedete qui un referto di un incidente, che viene verbalizzato dai Vigili quando fanno l'accertamento in sito; danno individuazione del numero delle persone illese, quelle invece coinvolte, se nell'incidente c'è stato il coinvolgimento dei pedoni, dei velocipedi piuttosto che dei ciclomotori, la data e tutto quanto. Sulla destra vedete, invece, oltre a quelli occorsi nell'anno corrente, anche quelli occorsi negli anni passati. Questo, per esempio, è un referto del 21 gennaio 2002, veicolo in marcia contro veicolo in sosta; praticamente, ci dà tutti i dati relativi all'incidente. Chiaramente la creazione di una mappa di questo genere vuol dire anche mettere in relazione tra loro le informazioni, interrogarle, quindi l'amministrazione può sapere - ad esempio, rispetto agli incidenti occorsi ai pedoni, piuttosto che agli incidenti occorsi a chi gira in bicicletta - quali sono gli incroci, le vie più pericolose, dov'è più ricorrente l'incidente, quindi permette di operare anche delle scelte di carattere viabilistico, piuttosto che di intervento stradale con messa in sicurezza in maniera più scientifica, per così dire, non soltanto sulla base delle giuste e corrette segnalazioni che possono arrivare dal cittadino, dal comitato e quant'altro. Qui vedete, sotto c'erano tutti gli anni pregressi, dove vengono evidenziati in modo immediato gli incidenti gravi, gli incidenti con il coinvolgimento dei pedoni, gli incidenti con il coinvolgimento dei veicoli a due ruote, distinti per anno; aprendo la mappa, si vedono anche dove, il posizionamento. Chiaramente, posizionare questi punti vuol dire andare a vederli uno

ad uno sulla mappa, perché qui non stiamo parlando di una mappa di *Google*, ma stiamo parlando della mappa del nostro sistema informativo territoriale, che può mettere in relazione fra di loro 20 mila informazioni e che noi riteniamo sia alla base per una crescita esponenziale della gestione dell'informazione da parte dell'amministrazione comunale.

Finita questa prima presentazione, io andrei sul lavoro fatto per il censimento delle strade, il catasto delle strade, che fra l'altro è un obbligo di legge. Noi abbiamo messo insieme le informazioni detenute dall'ufficio Lavori pubblici e depositate, per anni, tutte le volte che veniva fatta l'iscrizione all'elenco comunale, con tutte le banche dati del SIT; quindi, anche qui si tratta di un'opera di interrelazione fra le varie banche dati, per averne una sola. Praticamente qui troviamo elencate e divise tutte le strade della città in base al codice della strada - quindi categoria A, categoria B, categoria C - e leggendo, aprendo il singolo tratto, oltre alla classifica funzionale del codice della strada, vediamo se è una strada comunale, se è una strada privata, qual è la patrimonialità, la titolarità della strada, anche le caratteristiche del fondo e quant'altro.

È logico che questa è una prima codifica, è una prima base che può essere arricchita di altre ventimila informazioni. La cosa importante è anche quella di tenere alimentata la cosa, far crescere la cultura degli strumenti innovativi all'interno della nostra amministrazione, in maniera tale che, via via, riusciamo a mettere in comune le tantissime informazioni che sono possedute dall'ente comunale, e non solo.

Farei vedere adesso l'ultimo lavoro, quello di cui diceva prima l'Assessore. È il risultato, fra l'altro, di un lavoro egregio fatto da studenti diplomati; abbiamo fatto una convenzione con il collegio dei geometri, loro sono andati in giro per giorni e giorni per la città, hanno registrato tutti i parcheggi in superficie, distinguendoli per tipologia, quindi in parcheggi blu, parcheggi gialli, parcheggi destinati a particolari categorie protette, come gli handicappati. Logicamente, interrogandolo, voi vedete che abbiamo sulla destra, in alto, la specifica del parcheggio. Logicamente questo consente in maniera immediata, preparando delle *query* adatte, di avere costantemente aggiornata l'offerta della sosta su area pubblica in città, per strada, per zona, per quartieri, per quello che volete voi. È logico che, anche questo, dà una grandissima mano alla gestione, alle scelte che deve fare l'amministrazione, per esempio, per cambiare una situazione, una regolamentazione di una determinata via, piuttosto che - quando, per esempio, ci arrivano le domande di *dehors* commerciali - per capire quanto può andare ad impattare per quella zona il togliere alcuni parcheggi, magari pubblici, dall'offerta.

C'è anche il censimento dei parcheggi in struttura, indicati con quelle P. Se, per esempio, apri una P, ti dà l'offerta - questo è il *garage* del centro - di quanti sono i posti presenti nel *garage* del centro. Ripeto, questa è una prima elaborazione e ancora la stiamo controllando, mentre le altre due sono già in linea; questa la pubblicheremo fra un mesetto, perché prima stiamo controllando puntualmente il lavoro fatto dai geometri. Permetterebbe veramente, incrociando anche i dati della banca dati catastale, di dare un'immagine immediata di quella che è l'offerta dei parcheggi pubblici e privati in qualsiasi zona della città. Io avrei concluso.

#### PRESIDENTE:

Cominciamo con la seconda fase, dato che la presentazione è stata fatta. Vi abbiamo dato tutta la documentazione. Ecco, io chiedo ai consiglieri - che sono usciti - di assistere a questa presentazione delle

sedute di questa sera e delle prossime per non fare ulteriori domande. Si comincia con i 33 blocchi, che sono stati discussi in commissione. In commissione ci sono state ben 12 sedute, perciò hanno fatto un ottimo lavoro, proprio di puntualizzazione su tutto quello che riguardava la delibera stessa. Allora, per ogni argomento - sono 33 - procediamo con la presentazione degli emendamenti relativi al blocco, se ci sono. Prego, consigliere.

CONSIGLIERE GEOM BREMBILLA:

Solo una domanda. Nella presentazione non doveva intervenire anche il dottor Scarfone per quanto riguarda la...

PRESIDENTE:

Mi ha detto che eventualmente parlerà, se ce n'è bisogno, verso la fine dei tre giorni.

CONSIGLIERE GEOM. BREMBILLA:

*Okay.*

PRESIDENTE:

Allora qui ci riferiamo solo agli emendamenti presentati in commissione e votati in commissione, a 6 emendamenti presentati dai vari consiglieri. Perciò ci sarà l'intervento sul blocco, più emendamenti presentati in III Commissione, solo per le controdeduzioni su cui non c'è stata unanimità in III Commissione. Se in III Commissione c'è stata unanimità, si procede senza discussione. Tutto questo è stato concordato con i capigruppo, nella conferenza dei capigruppo di venerdì. Poi si prosegue con la votazione degli emendamenti, sempre se ci sono, votazione unica delle controdeduzioni approvate all'unanimità in III Commissione e votazione singola per le controdeduzioni, su cui non c'è stata unanimità in III Commissione. Cominciamo a vedere questo sistema di votazione e di discussione, poi proseguiremo gli altri giorni con il resto. Per la presentazione degli emendamenti, sono dati 3 minuti e, per il blocco più emendamenti, 3 minuti. Allora cominciamo secondo quanto riportato nel documento che abbiamo dato: "Modalità di trattazione e votazione sulle controdeduzioni". Primo punto: analisi incidentalità. Qui c'è stata l'unanimità dei commissari, perciò si va alla votazione immediata, come stabilito. Perciò, prego i consiglieri di votare questo gruppo, chiamato appunto "Analisi incidentalità".

Poiché nessun altro chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese le controdeduzioni alle osservazioni nn. 31.9, 31.10 e 31.11 - Gruppo 1 Analisi incidentalità.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 38 voti favorevoli.

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che le preindicate controdeduzioni sono state approvate all'unanimità.

#### PRESIDENTE:

Secondo punto: aree pedonali. Qui non c'è stata unanimità, ma ci sono stati diversi punti non condivisi. Su questi punti, potete intervenire 3 minuti. Se nessuno interviene... Consigliere Brembilla.

#### CONSIGLIERE GEOM. BREMBILLA:

Come promesso, saremo brevi negli interventi, però alcune volte è necessario specificare. Noi ci siamo astenuti sulla 42.20 e sulla 42.21, perché, soprattutto per la 42.21, non riteniamo giusta la controdeduzione che dice che la proposta formulata non è compatibile con le strategie del Piano urbano del traffico, mentre per la 42.20 c'è una sorta di perplessità, non tanto sulla controdeduzione, ma sul fatto che si voglia fare quest'area sperimentale, sempre che la si faccia, tra le 14 del sabato e le 24 della domenica. Ci sembra che l'orario delle 24 della domenica sia, sotto certi aspetti, forse un po' eccessivo, soprattutto se non vi sono delle manifestazioni e soprattutto nel periodo invernale.

#### CONSIGLIERE DOTT. ZENONI:

Dunque, sulle due osservazioni che ha già segnalato il consigliere Brembilla, sul quale il voto del Partito Democratico non è stato in linea con quello della maggioranza, anche noi di Patto Civico ci asterremo per le stesse ragioni. Sempre rimanendo all'interno del blocco delle aree pedonali, sull'osservazione 42.22, che chiede la possibilità di ampliare la cosiddetta area ambientale - cioè le chiusure festive ipotizzate all'interno del PUT, includendo anche Santa Caterina e la parte vecchia di Borgo Palazzo - in commissione ci eravamo astenuti, ritenendo che questa indicazione potesse essere interessante. Siamo convinti ancora che possa essere interessante e, quindi, il nostro voto diventerà contrario.

(Esce dall'aula il Sindaco; al momento della votazione sono presenti n. 37 consiglieri).

Poiché nessun altro chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese la controdeduzione all'osservazione n. 30.11 - Gruppo 2 Aree pedonali.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 1 consigliere astenuto (Amorino), n. 36 voti favorevoli.

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che la preindicata controdeduzione è stata approvata all'unanimità dei votanti.

(Entra in aula il Sindaco; al momento della votazione sono presenti n. 38 consiglieri).

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese la controdeduzione all'osservazione n. 31.2 - Gruppo 2 Aree pedonali.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 1 consigliere astenuto (Amorino), n. 37 voti favorevoli.

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che la preindicata controdeduzione è stata approvata all'unanimità dei votanti.

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese la controdeduzione all'osservazione n. 42.20 - Gruppo 2 Aree pedonali.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 13 consiglieri astenuti (Angeloni, Brembilla, Crescini, Eynard, Fusi, Gandi, Ghisalberti, Grossi, Marchesi M. Carolina, Marchesi Marzia, Paganoni, Tognon, Zenoni), n. 24 voti favorevoli, n. 1 voto contrario (Amorino).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che la preindicata controdeduzione è stata approvata a maggioranza dei votanti.

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese la controdeduzione all'osservazione n. 42.21 - Gruppo 2 Aree pedonali.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 13 consiglieri astenuti (Angeloni, Brembilla, Crescini, Eynard, Fusi, Gandi, Ghisalberti, Grossi, Marchesi M. Carolina, Marchesi Marzia, Paganoni, Tognon, Zenoni), n. 24 voti favorevoli, n. 1 voto contrario (Amorino).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che la preindicata controdeduzione è stata approvata a maggioranza dei votanti.

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese la controdeduzione all'osservazione n. 42.22 - Gruppo 2 Aree pedonali.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 10 consiglieri astenuti (Angeloni, Brembilla, Crescini, Eynard, Gandi, Grossi, Marchesi M. Carolina, Marchesi Marzia, Mazzoleni, Tognon), n. 23 voti favorevoli, n. 5 voti contrari (Amorino, Fusi, Ghisalberti, Paganoni, Zenoni).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che la preindicata controdeduzione è stata approvata a maggioranza dei votanti.

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese la controdeduzione all'osservazione n. 42.23 - Gruppo 2 Aree pedonali.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 2 consiglieri astenuti (Amorino, Grossi), n. 36 voti favorevoli.

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che la preindicata controdeduzione è stata approvata all'unanimità dei votanti.

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese la controdeduzione all'osservazione n. 47.4 - Gruppo 2 Aree pedonali.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 2 consiglieri astenuti (Amorino, Grossi), n. 36 voti favorevoli.

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che la preindicata controdeduzione è stata approvata all'unanimità dei votanti.

PRESIDENTE:

Metto in votazione il terzo gruppo: attraversamento pedonale. Non c'è stata condivisione sul punto 42.38. Chi interviene? Consigliere Amorino.

CONSIGLIERE P.I. AMORINO:

...tutti insieme, ce n'è uno solo con un'astensione. Facciamoli tutti insieme, recuperiamo un po' di tempo.

PRESIDENTE:

La ringrazio. Allora, metto in votazione tutti i punti che riguardano l'attraversamento pedonale.

Poiché nessun altro chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese le controdeduzioni alle osservazioni nn. 9.1, 9.2, 10.1, 12.1, 22.1, 24.1, 34.3, 34.4, 38.11, 46.1, 46.2, 46.3, 48.4, 48.9, 48.12, 48.14 e 42.38 - Gruppo 3 Attraversamento pedonale.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 38 voti favorevoli.

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che le preindicate controdeduzioni sono state approvate all'unanimità.

PRESIDENTE:

Arriviamo al quarto gruppo: *Bike sharing*. C'è un emendamento. Prego, consigliere Lorenzi.

CONSIGLIERE DOTT. LORENZI:

L'emendamento n. 1 è quello che abbiamo condiviso in commissione. In pratica, dice di sostituire il parere "Non accoglibile" con il seguente parere: "Accoglibile nei piani di dettaglio". La controdeduzione: "Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali ed economiche, come previsto al punto Capitolo 1.6".

PRESIDENTE:

Allora, ci sono stati 3 punti non condivisi. Consigliere Ribolla.

CONSIGLIERE DOTT. RIBOLLA:

Per il 23.13 e per il 34.1, il nostro voto sarà di astensione, perché riteniamo che la non accoglibilità dell'istituzione del *bike sharing* - sia al centro Galassia che nella zona di Boccaleone e della Clementina - sia da un lato comprensibile per il piano di espansione, però, da un lato, noi vogliamo dare il segnale - l'ho già detto anche in commissione - di estendere la rete del *bike sharing*, tra l'altro non solo in queste zone, ma anche, ad esempio, nel parcheggio della Croce Rossa. Noi proporremo, quindi, anche un emendamento ad un ordine del giorno, che ha presentato il PD. L'estensione del *bike sharing*, secondo noi, è utile in tutta la città, perché non ha molto senso - dal nostro punto di vista - avere una decina di punti dislocati in centro a 50 metri l'uno dall'altro - penso, ad esempio, qui in via Sant'Orsola e qui davanti al Comune - e invece non avere stazioni di *bike sharing* nei parcheggi di interscambio o nei futuri parcheggi di interscambio. Peraltro quello del centro Galassia è anche servito dalla pista ciclabile fino al centro cittadino e potrebbe essere, pertanto, un ottimo punto di attestamento per un parcheggio di interscambio, ma soprattutto poi per il *bike sharing*, visto che da lì si potrebbe benissimo arrivare in centro anche con la nuova pista ciclabile del Morla. Così motiviamo il nostro voto di astensione.

CONSIGLIERE DOTT. ZENONI:

È il primo tema su cui c'è una piccola discussione. Spiego perché il nostro voto è stato a favore del rifiuto delle postazioni - per esempio, al centro Galassia o in posti più lontani - e invece, come tutta la commissione, abbiamo sposato l'idea di prevedere al Cristallo Palace una possibile postazione. Difenderò l'operato dell'Assessore, forse sarà l'unica volta in questi giorni, quindi è un momento da segnare con

particolare attenzione. Io credo che il *bike sharing*, a livello di costi/benefici, funzioni se riguarda un'area centrale della città, ovvero se la distanza tra le postazioni è limitata e se il movimento di biciclette tra le postazioni è di tipo *browniano*, nel senso che ognuno va da un posto e va nell'altro, ma non ha flussi continui da una postazione all'altra. Andare a toccare quartieri periferici significa caricare il servizio di costi eccessivi, perché la mattina si avrebbe un flusso solo da un lato, la sera solo dall'altro e questo comporterebbe un incremento di costi, che, peraltro, sono già notevoli per un servizio assolutamente valido, ma comunque costoso. Quindi, paradossalmente, facendo i conti, sui quartieri periferici l'amministrazione farebbe quasi prima a regalare una bicicletta ai cittadini che ne fanno richiesta, piuttosto che tenere attivo un *bike sharing*; non è una battuta, è davvero così, perché se si divide il costo dell'espansione illimitata del *bike sharing* rispetto al numero di persone che lo utilizzano, veramente l'amministrazione farebbe prima a regalare una bicicletta per i quartieri periferici. A parte la battuta, è vero che chi va al lavoro e torna a casa con la bicicletta fa prima ad usare la propria bicicletta, piuttosto che usufruire di un servizio che è pensato, invece, per gli spostamenti interni alla parte centrale della città. Quindi, da questo punto di vista, l'impostazione del PUT è corretta e quindi ci siamo sentiti, come consiglieri di minoranza, di confermarlo anche con il voto.

(Esce l'assessore Minuti).

#### CONSIGLIERE SIG. PAGANONI:

Prometto che rimango nei 3 minuti e sarò anche più breve, però permettetemi una discussione. Prendo spunto da quanto detto dal consigliere Ribolla per un intervento un po' più di largo respiro, partendo dal primo intervento di un consigliere della maggioranza. Questo è il primo voto nel quale la maggioranza si divide o, comunque, esprime un voto diverso rispetto a quello della Giunta. Piccola cosa, ma è il primo di una serie che arriverà. Abbiamo visto in questi giorni sulla stampa - e adesso ci sono arrivati - che la maggioranza ha presentato 20 emendamenti e altrettanti ordini del giorno. Mi chiedo, politicamente, ci avete messo 4 anni a fare questo Piano urbano del traffico, com'è possibile che dopo 4 anni di incontri si arrivi a una maggioranza, che presenta 40, fra emendamenti e ordini del giorno, contro la Giunta che ha presentato questo Piano? Non solo, arrivano anche adesso, ci arrivano ulteriori ordini del giorno, sempre dalla maggioranza, che vanno ancora a modificare il Piano urbano del traffico. Come se non bastasse, ci saranno una serie di voti contrari da parte della maggioranza. Mi chiedo come avete impiegato questi 4 anni per arrivare a un Piano urbano del traffico, che non è condiviso neanche da voi stessi. Francamente lo trovo molto strano e già la mia posizione - chiudo in trenta secondi - è molto forte di contrarietà a un'amministrazione, cosa che non aveva fatto Bruni, che presenta un Piano urbano del traffico a pochi mesi dalle elezioni - che condiziona la prossima amministrazione - ma, arrivare a pochi mesi dalle elezioni a un Piano urbano del traffico, per di più non condiviso dalla maggioranza, è completamente paradossale. Voi ingessate i primi due anni della prossima amministrazione con un progetto che avete fatto voi e che non condividete in gran parte neppure voi. È incomprensibile, da un certo punto di vista, ma anche ingiustificabile; questo primo intervento, da parte del consigliere Ribolla, va in questa direzione. Lo farò e rimarcherò questa vostra non condivisione, ogniqualvolta un consigliere della maggioranza si alzerà per dire che voterà in maniera diversa rispetto a quanto presentato dalla Giunta.

#### CONSIGLIERE SIG. ANGELONI:

Prendo la parola solo per ricordare, al consigliere Ribolla e alla maggioranza, che, sul tema dell'ampliamento del servizio BIGI, in quest'aula ci siamo espressi favorevolmente, all'unanimità, su un ordine del giorno collegato al PGT, che è stato votato anche dalla maggioranza, proprio perché su consiglio dell'Assessore - ero io il presentatore e lo abbiamo emendato - non abbiamo segnalato quali stazioni del servizio BIGI ampliare, ma abbiamo lasciato ai tecnici la discrezionalità di verificare la fattibilità tecnica della realizzazione del nuovo servizio BIGI. Quindi, la Lega qui sta votando il contrario di quello che ha votato nel 2009. Siamo favorevoli anche noi ad aumentare il servizio BIGI e a farlo diventare migliore, sia in quantità che in qualità, ma, francamente, l'elenco dei quartieri potevamo farlo anche noi oggi. Io sono di Boccaleone, vuol dire che non sono favorevole? Certo che lo abbiamo fatto, ma comunque ci sta una discrezionalità tecnica, rispetto alla quale noi non possiamo dire nulla, perché se ci dicono che il servizio BIGI deve stare dentro un perimetro e va avanti a cerchi concentrici non è che possiamo... Davvero, in questo caso ha ragione l'Assessore. Ci dispiace che votiate una cosa e poi ne facciate un'altra.

#### CONSIGLIERE GEOM. BREMBILLA:

Intervengo solo per sottolineare che non è che siamo improvvisamente impazziti: votiamo a favore di questa controdeduzione e poi presentiamo un ordine del giorno; semplicemente, come ha già specificato molto bene il collega Zenoni, ci è stato spiegato che al momento attuale non è possibile realizzare delle stazioni di *bike sharing* al di là della circonvallazione, tanto è vero che quella del Cristallo Palace arriva proprio grazie a un'osservazione, se non sbaglio, del comitato di quartiere della Malpensata. Quindi, noi, distinguendo la fattibilità del PUT, abbiamo votato a favore di queste controdeduzioni; l'ordine del giorno, non c'è bisogno di spiegarlo, è un indirizzo politico, quindi l'ordine del giorno invita e impegna l'amministrazione, quando, ovviamente, ci saranno anche e soprattutto le disponibilità economiche che sono legate, come ha spiegato l'Assessore, al fatto che si riesca non solo a utilizzarle tutte, ma anche a fare la dovuta manutenzione a tutte, perché spesso c'è una stazione che non ha biciclette e c'è una stazione che ne ha troppe, quindi c'è il furgoncino famoso che gira. È un discorso di costi. L'ordine del giorno rimane come segno della nostra volontà, quindi - quando ci sarà la possibilità - ben venga l'ampliamento oltre la circonvallazione, però, se noi andiamo ad inserire queste cose nel PUT, andiamo ad inserire delle cose assolutamente non vere e assolutamente non realizzabili. Poi, nei rapporti di forza all'interno della maggioranza, non voglio metterci il becco, per l'amor di Dio.

#### CONSIGLIERE P.I. AMORINO:

Come ho detto in commissione, visto l'alto costo di realizzazione di ogni punto di *bike sharing*, ma soprattutto, in prospettiva, anche i costi di gestione, che oggi sono scaricati sull'Agenzia della Mobilità, non possiamo permetterci di scaricarli all'infinito, aggiungendo punti a *random* qui e là per la città. Io resto convinto che questo sistema è un sistema, anche perché lo ha avviato la precedente amministrazione,

positivo nei confronti di alcune fasce d'utenza, quali sono, per esempio, quelle dei turisti o dei pendolari. Sono convinto che tutti gli altri - parlo di chi abita in città - si guardino nelle proprie cantine: di biciclette ce ne sono in sovrappiù. Il problema è che non le si usa e, quindi, io sono convinto che sia più opportuno creare e migliorare la rete, più che creare dei punti di interscambio con il *bike sharing*. Da qui viene la mia opposizione a prevedere, oltre a una certa fascia dentro il centro della città, queste postazioni che, per collocazione, avrebbero costi di realizzazione e di gestione sempre più alti.

#### ASSESSORE AVV. CECI:

Siccome non riesco a vedere e non ho la lente, chiedo di poter parlare seduto al Presidente, perché ho gli emendamenti talmente piccoli... Grazie. Sono state presentate 272 osservazioni. Il Piano urbano del traffico entra nel dettaglio, via per via a volte, quartiere per quartiere, dove la materia è eminentemente e soprattutto tecnica, quindi ho apprezzato tantissimo il lavoro fatto in commissione, perché ci siamo concentrati non sul colore politico dei commissari, ma sui temi che noi abbiamo trattato. Debbo dire che maggioranza e minoranza - un plauso anche alle minoranze - hanno dato un contributo di scienza e di conoscenza su tutti gli argomenti che sono stati trattati, tanto è vero che la maggior parte delle osservazioni è stata approvata all'unanimità. L'unanimità vuol dire due cose: tutti favorevoli o favorevoli e astenuti, nessun contrario. Allora faccio presente a Paganoni che, con la stessa equazione che lui ha utilizzato in qualche discrepanza tra il pensiero di PDL, piuttosto che della Lega, piuttosto che della Lista Bruni, posso dire che, avendo approvato la maggioranza degli emendamenti all'unanimità, a questo punto la minoranza è entrata a far parte della maggioranza ed è la stessa valutazione politica che lei ha fatto al contrario. Quindi, io direi e chiedo - nella discussione finale scatenatevi, ognuno dirà la sua, ho già intravisto e apprezzato anche i contributi politici, che sono stati dati nella discussione in commissione - che sugli emendamenti, come abbiamo fatto in commissione, ci concentrassimo sul contenuto tecnico. Vado al dunque. Quanto al *bike sharing*, ho ereditato un sistema chiuso, cioè uno studio tecnico-scientifico; l'esperienza fatta in altre città ci ha detto che l'espansione non può essere a raggiera, ma a centri concentrici, quindi, forti di questo meccanismo, abbiamo escluso tutte le radiali che vanno nelle periferie, perché non hanno un nesso e un collegamento con le bici, che dovrebbero automaticamente andare e automaticamente tornare sempre con gli utenti in sella. Quindi, fino al Cristallo Palace ci siamo arrivati ed è un emendamento puntuale fatto dalla commissione; oltre, parlo del Galassia, abbiamo delle grosse difficoltà per ragioni tecniche e scientifiche, che sono state spiegate dai consiglieri di minoranza intervenuti. Quindi, se ci dividiamo su queste cose, io ritengo che sia un contributo alla discussione, un contributo all'approfondimento. Crisi politiche, e qua chiudo, sul PUT, non sono in vista. Mai dire mai, per il resto.

#### PRESIDENTE:

...no, sarebbe chiusa la discussione perché ha parlato l'Assessore. Allora, metto in votazione l'emendamento numero 1, presentato dalla Commissione III.

(Escono dall'aula i consiglieri De Canio e Petralia; al momento della votazione sono presenti n. 36 consiglieri).

Poiché nessun altro chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese l'emendamento alla controdeduzione all'osservazione n. 23.14 del Gruppo 4 Bike sharing, presentato dal consigliere Lorenzi in qualità di Presidente della 3<sup>a</sup> CCP e contrassegnato con il n. 1.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 36 voti favorevoli.

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che il preindicato emendamento è stato approvato all'unanimità.

(Entrano in aula i consiglieri De Canio, Petralia; sono presenti n. 38 consiglieri).

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese le controdeduzioni alle osservazioni nn. 23.12, 23.15, 25.1, 37.7, 37.8, 37.9 e 47.10 - Gruppo 4 Bike sharing.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 38 voti favorevoli.

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che le preindicate controdeduzioni sono state approvate all'unanimità.

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese la controdeduzione all'osservazione n. 23.13 - Gruppo 4 Bike sharing.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 5 consiglieri astenuti (Allegrini, Frosio Roncalli, Lanzani, Pecce, Ribolla), n. 33 voti favorevoli.

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che la preindicata controdeduzione è stata approvata all'unanimità dei votanti.

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese la controdeduzione all'osservazione n. 34.1 - Gruppo 4 Bike sharing.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 6 consiglieri astenuti (Allegrini, Frosio Roncalli, Lanzani, Pecce, Redondi, Ribolla), n. 32 voti favorevoli.

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che la preindicata controdeduzione è stata approvata all'unanimità dei votanti.

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese la controdeduzione all'osservazione n. 23.14 - Gruppo 4 Bike sharing, comprensiva dell'emendamento n. 1 testè approvato.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 38 voti favorevoli.

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che la preindicata controdeduzione è stata approvata all'unanimità.

PRESIDENTE:

Passiamo al gruppo 5: ciclabilità. Qui c'è stato un emendamento, proposto sempre dalla commissione. Prego, consigliere Lorenzi.

CONSIGLIERE DOTT. LORENZI:

L'emendamento riguarda la controdeduzione 42.34 - l'argomento è la ciclabilità - dove facciamo sostituire il parere "Non procedibile" con il parere "Accoglibile nei piani di dettaglio". La controdeduzione è: "La proposta formulata dovrà essere compatibile con l'orizzonte temporale del PUT, in attesa del finanziamento e della realizzazione della nuova tramvia".

PRESIDENTE:

Comincia la discussione del punto 5 solo nei punti non condivisi, precisamente il 42.35 e il 42.36. Prego, consigliere Amorino.

(Esce dall'aula il consigliere Petralia; sono presenti n. 37 consiglieri).

CONSIGLIERE P.I. AMORINO:

Sempre per ribadire quanto ho argomentato in commissione, io ritengo che, sulla tratta della Valle Seriana, abbiamo già numerosi tronchi e pezzi di direttrici; si è visto che il primo tronco realizzato di 1 chilometro e 150 metri è estremamente costoso, va a costare sostanzialmente 800 euro al metro, quello realizzato; è stato comunque un tronco senza capo, né coda, perché finisce oggi in via Bianzana e parte da Borgo Palazzo, senza avere - né prima, né dopo - una continuità. Io ritengo che sia opportuno, e l'ho proposto in commissione, che si inizi invece a lavorare e a utilizzare il tratto di sedime ferroviario, che va verso la Valle Brembana, anche perché, in questo caso, invece il rapporto costi/benefici di realizzazione sarebbe sicuramente più vantaggioso e il tratto creerebbe una direttrice, che attualmente non esiste. Perciò, in realtà, la richiesta che facevo era di modificare il progetto, che è in corso di proseguimento sulla tratta della Val Seriana, per iniziare a indirizzare gli investimenti invece su questa tratta, iniziare almeno a ragionarci, visto che il tram, la T2, resterà nei sogni delle prossime 20 amministrazioni.

#### CONSIGLIERE GEOM. BREMBILLA:

Solo per precisare i motivi dell'astensione alla 42.35. È molto semplice, perché, così come per la 42.34 è stato formulato un emendamento che dice "La proposta formulata dovrà essere compatibile con l'orizzonte temporale del PUT, in attesa del finanziamento...", eccetera, non capiamo perché, per la 42.35, che parla del pezzo relativo alla futura linea del tram da Albano a Ponte San Pietro - evidentemente non parliamo di ciclabile da Albano a Ponte San Pietro, ma del tratto in territorio del Comune di Bergamo - la controdeduzione sia "La proposta formulata non è compatibile con l'orizzonte temporale del PUT". A nostro parere sì, lo è, a maggior ragione perché adesso dobbiamo anche intenderci con il termine di orizzonte temporale del PUT, che so che per legge è di due anni, poi di fatto - come ha detto l'Assessore prima - l'ultimo Piano urbano del traffico è del 2003. Per carità, questo non giustifica il fatto che si debba rendere compatibile, ma non capiamo perché, per quella precedente, è stato fatto un emendamento e, per quella successiva, no, quando si tratta del medesimo argomento. Probabilmente sta un po' più antipatica rispetto a quella precedente. Quindi, noi in commissione abbiamo espresso un voto di astensione, poteva anche essere un voto contrario, però non è che stiamo a fare della filosofia sulla singola controdeduzione.

#### CONSIGLIERE DOTT. ZENONI:

Parlando delle ciclabili di fatto lungo ferrovie e tram, che sono le tre osservazioni che abbiamo, come dire, guardato con più attenzione e modificato, comincio da quella che viene modificata dall'emendamento della commissione, quindi immagino con il voto di tutto il Consiglio. Mi sembra una decisione interessante quella di usare il sedime della linea tramviaria futura T2 - che sappiamo avere alcuni problemi economici, fondamentalmente di realizzazione, purtroppo - per utilizzarla nel frattempo come percorso ciclabile, immaginando se non esista un modo economico per farlo, magari predisponendo dei lavori che non siano in conflitto con il possibile utilizzo ferroviario successivo o, addirittura meglio, che non pregiudichino che in futuro, come già sta accadendo sulla linea T1, convivano sia il tram che i percorsi ciclabili.

Invece le due osservazioni sulle quali ci eravamo distinti come minoranze - votando contro l'una ed astenendoci sull'altra, ma in realtà il nostro voto sarà contrario ad entrambe qua in Consiglio - chiedevano di inserire due proposte nelle previsioni del Piano urbano del traffico, facendo un ragionamento simile al *tram & bike* di recente realizzazione sulla T1, la prima riguardante la possibilità di sfruttare la linea ferroviaria, come ha detto il consigliere Brembilla, tra Ponte San Pietro e Albano - così è scritto, ma ovviamente si parla del tratto urbano - e la seconda attinente - ancor più opportuna, credo - a un tema molto caldo, che è stato oggetto di discussioni già animate, sganciato dal discorso delle tramvie e delle ferrovie, cioè il ripristino di un collegamento protetto tra la stazione - o il polo intermodale, come viene chiamato - e il centro cittadino. Stiamo parlando della famosa pista ciclabile di viale Papa Giovanni XXIII, sicuramente contestata da questa amministrazione che la giudicava poco leggibile, poco fruibile, ma che è stata completamente rimossa - a nostro parere, facendo un grave errore - perché la strategia giusta sarebbe stata quella di migliorarla, se la si riteneva di difficile percorribilità. Quindi ribadiamo qui questo principio, ribadiamo che non ha visto la nostra approvazione la scelta - crediamo retrograda - di sostituire questa pista ciclabile con dei parcheggi a rotazione su una delle strade più importanti e trafficate della città, parcheggi a rotazione che crediamo

abbiano complicato la viabilità in quella zona, pur ovviamente svolgendo un servizio di sosta, ma sono più le auto in seconda fila di quelle parcheggiate nei posti regolari. Quindi, il nostro voto sarà contrario, perché era giusto rimettere un percorso protetto su quella direttrice.

CONSIGLIERE DOTT.SSA MARCHESI MARZIA:

Volevo riprendere anch'io l'osservazione 42.36. Il nostro voto è contrario ovviamente alla controdeduzione, cioè il fatto che non sia accoglibile l'osservazione del presentante, che richiede di ripristinare il tratto di pista ciclabile in viale Papa Giovanni, ricordando che proprio in questa amministrazione il primo ordine del giorno delle minoranze richiedeva proprio di non toglierlo. Collego questa osservazione a un'altra, che fa parte sempre di questo blocco, la 26.1, in cui l'osservante chiede di ripristinare un altro tratto della pista ciclabile che questa amministrazione ha tolto, quella di viale Giulio Cesare. Prima l'avete tolta e poi invece, per fortuna, avete approvato l'accoglimento per completare, per ristabilire questo tratto della pista ciclabile, che serve proprio da collegamento. Riprendo le parole dell'Assessore, che prima diceva che ora il nostro obiettivo è quello di collegare le varie piste ciclabili. Per fortuna, perché altrimenti si fa come l'ultima che avete inaugurato la settimana scorsa, un bellissimo tratto di pista ciclabile, ma che non porta da nessuna parte.

CONSIGLIERE P.I. AMORINO:

Chiedo scusa, non avevo visto, pensavo che si facesse riga per riga, non su tutto il complesso. Quindi, intervengo anch'io su quest'ultimo punto, ma dicendo solo una cosa in aggiunta a quanto hanno già detto gli altri. Se voi osservate attentamente il preliminare di quello che è stato definito il Piano della ciclabilità, sul quale adesso l'Assessore ci ha detto che ci sarà l'incarico vero e proprio per andare oltre il preliminare, è un Piano già che stima i costi delle nuove ciclabili e i raccordi su 8 milioni. Ne abbiamo qui, secondo me, per un bel po' di anni, soprattutto con questa volontà che c'è. Se noi guardiamo all'interno di questo Piano, il ripristino sia della pista ciclabile di viale Papa Giovanni, che di quella tolta in quel pezzettino verso lo stadio, è considerato peraltro una priorità, perciò è una contraddizione molto aperta. Si dà un incarico, uno fa uno studio, le ritiene prioritarie e poi, sostanzialmente, si decide politicamente che invece non vadano ripristinate. Per questo voteremo contro.

CONSIGLIERE AVV. GANDI:

Non comprendo la coerenza logica tra l'intendimento generale che attiene alle piste ciclabili - che, mi pare di capire, almeno quello condensato nel Piano urbano del traffico, riguarda la possibilità di realizzare raccordi tra le piste ciclabili esistenti, che mi pare siano denominate aste di cerniera - e la mancata previsione di ripristino proprio di una di queste tratte potenziali, che potrebbe collegare piste ciclabili esistenti. Mi riferisco appunto a quella che insiste su viale Papa Giovanni e che credo possa collegare la

pista di via Angelo Maj con la pista ciclabile esistente in centro. Ragion per cui, mi pare che la controdeduzione sia in contrasto con la finalità complessiva che l'amministrazione ha posto in evidenza riguardo alle piste ciclabili. Ovviamente, come credo tutto il mio gruppo e le minoranze in generale, voterò in maniera contraria su questa.

CONSIGLIERE DOTT. RIBOLLA:

Vorrei fare una precisazione su quanto detto dalla consigliera Marchesi, relativamente alla pista ciclabile da Monterosso-centro città, quindi l'osservazione 26.1. Lo abbiamo già detto chiaramente in commissione, la pista ciclabile Monterosso-centro città sarà collegata tramite un percorso all'interno del parco, l'Assessore lo ha spiegato bene. Noi rivendichiamo il fatto di aver tolto quel tratto di pista di circa 10-15 metri prima del semaforo, che creava solo ingorghi e code; riteniamo opportuno che l'inserimento all'interno del parco sia un obiettivo da porci e sicuramente è quello che dovremmo fare per evitare, come più volte abbiamo detto, che venga favorita una categoria o l'altra. Qua cerchiamo semplicemente di far scorrere il traffico e, allo stesso tempo, di dare un percorso protetto anche alle biciclette.

CONSIGLIERE SIG. ANGELONI:

In realtà, spiace che ci avete messo 4 anni di amministrazione a pensare che quella pista ciclabile poteva essere deviata nel parco e questo progetto poteva essere presentato, quando invece avete scelto, in pieno agosto, di togliere una pista ciclabile, che ai residenti comunque serviva e che pagano perché non l'hanno avuta per 4 anni. Poi, se si riuscirà a realizzare la pista ciclabile all'interno del parco, tanto meglio, ma la scelta di togliere pezzi di piste ciclabili senza nessun senso, dal nostro punto di vista - perché l'obiettivo doveva essere quello di provare a collegare quelle esistenti con il resto delle piste ciclabili della città - francamente a noi continua a sembrare una scelta scellerata, come ben 4 anni fa.

ASSESSORE AVV. CECI:

Questo tema ha sicuramente scatenato qualche contrasto e qualche problema, perché questo centrodestra è contro la ciclabilità, è contro, deve tagliare, appena eletti abbiamo tolto alcune piste ciclabili... Se noi vogliamo ragionare per *slogan*, allora non si tiene conto che sono stati fatti 12 chilometri di piste aggiuntive, salvo le verifiche di Amorino. È vero, è stata tolta qualche decina di metri, ma aggiungiamo qualche centinaia di metri; c'è qualche contraddizione nel dire che siamo incoerenti, perché abbiamo tolto 200 metri e abbiamo aggiunto più o meno 12 chilometri. Allora non è che dobbiamo lavorare per *slogan* o dobbiamo comunque far passare il centrodestra come il partito degli autoveicoli, delle macchine o del traffico: noi il nostro lavoro, senza particolari *slogan*, lo abbiamo fatto. Come lo abbiamo fatto? In via Giulio Cesare, chi andava dritto si fermava dei minuti, perché quelli che giravano a sinistra bloccavano il transito verso Monterosso, c'erano code fino al distributore e, quindi, questo ha determinato una scelta tecnica.

Ho chiesto di parlare seduto e sono stato autorizzato dal Presidente, non vedo le osservazioni, ho usato la lente in commissione per tutte le 15 sedute.

Quindi, adesso il lavoro della commissione è stato, per esempio, di cambiare l'indicazione degli uffici, che avevano detto che la pista sul tram Bergamo-Villa d'Almè non poteva essere fatta, perché l'orizzonte del PUT era troppo breve. Bene, tutti quanti in commissione, destra e sinistra, hanno dato un'indicazione forte. Comunque, resta scritto che faremo di tutto, perché lungo il sedime della ferrovia Val Brembana, da Borgo Santa Caterina a Valtesse, in attesa del tram, si faccia la pista ciclabile. Direi che questo è il metodo nel merito con cui ha lavorato la commissione; qui vi garantisco che, in questo modo, le maggioranze sono state veramente a geometria variabile e ribadisco che è stato un contributo tecnico importantissimo.

(Esce dall'aula il consigliere Di Gregorio; al momento della votazione sono presenti n. 36 consiglieri).

Poiché nessun altro chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese l'emendamento alla controdeduzione all'osservazione n. 42.34 del Gruppo 5 Ciclabilità, presentato dal consigliere Lorenzi in qualità di Presidente della 3<sup>a</sup> CCP e contrassegnato con il n. 2.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 36 voti favorevoli.

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che il preindicato emendamento è stato approvato all'unanimità.

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese le controdeduzioni alle osservazioni nn. 16.3, 20.3, 20.4, 20.5, 20.10, 20.11, 25.2, 26.1, 28.1, 31.7, 31.13, 31.14, 31.15, 31.16, 31.17, 33.5, 34.7, 35.8, 35.11, 35.12, 37.2, 37.3, 37.4, 37.5, 37.6, 38.4, 38.5, 38.6, 41.2, 42.37, 44.1, 44.2, 47.9, 48.3 - Gruppo 5 Ciclabilità.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 36 voti favorevoli.

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che le preindicate controdeduzioni sono state approvate all'unanimità.

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese la controdeduzione all'osservazione n. 42.35 - Gruppo 5 Ciclabilità.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 1 consigliere astenuto (Mazzoleni), n. 23 voti favorevoli, n. 12 voti contrari (Angeloni, Brembilla, 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 preindicata controdeduzione è stata approvata a maggioranza dei votanti.

Il consigliere Crescini dichiara di aver votato favorevole, intendendo in realtà votare contrario.

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese la controdeduzione all'osservazione n. 42.36 - Gruppo 5 Ciclabilità.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 21 voti favorevoli, n. 15 voti contrari (Amorino, Angeloni, Brembilla, Crescini, Eynard, Fusi, Gandi, Ghisalberti, Grossi, Marchesi M. Carolina, Marchesi Marzia, Mazzoleni, Paganoni, Tognon, Zenoni).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che la preindicata controdeduzione è stata approvata a maggioranza di voti.

(Entra in aula il consigliere Di Gregorio; al momento della votazione sono presenti n. 37 consiglieri).

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese la controdeduzione all'osservazione n. 42.34 - Gruppo 5 Ciclabilità, comprensiva dell'emendamento n. 2 testè approvato.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 37 voti favorevoli.

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che la preindicata controdeduzione è stata approvata all'unanimità.

PRESIDENTE:

Gruppo 6: circolazione. C'è un emendamento, sempre presentato dalla commissione. Prego, consigliere Lorenzi.

CONSIGLIERE DOTT. LORENZI:

Riguarda la controdeduzione 21.3, l'argomento è la circolazione. Abbiamo chiesto di sostituire il parere "Accoglibile nei piani di dettaglio" con il parere "Non accoglibile". La controdeduzione è: "La commissione non condivide la proposta segnalata dall'osservante, in quanto non compatibile con le scelte del PUT".

PRESIDENTE:

Ci sono tre punti che non sono stati condivisi. Prego, eventualmente, se c'è qualche intervento... Sul punto 47.2 e 48.1, consigliere Brembilla.

CONSIGLIERE GEOM. BREMBILLA:

Sì, sul 48.1. Noi ci siamo astenuti, perché la proposta era quella di effettuare uno studio di mobilità alternativa alla via Borgo Palazzo e, a nostro parere, la controdeduzione è un po' *tranchante*, nel senso che dice: "la proposta non è perseguibile". Altro è dire che deviare parte del traffico di Borgo Palazzo in via Piatti

va a ingenerare un ulteriore traffico sulla via Gavazzeni, altro è dire che non è perseguibile. Qui chiedeva di effettuare uno studio di mobilità. Secondo me, poteva essere accoglibile o parzialmente accoglibile nei piani di dettaglio, poi è chiaro che lo studio avrebbe dato le derivate che doveva dare. Non mi sembra corretto respingere al mittente questa osservazione, ecco perché ci siamo astenuti.

Poiché nessun altro chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese l'emendamento alla controdeduzione all'osservazione n. 21.3 del Gruppo 6 Circolazione, presentato dal consigliere Lorenzi in qualità di Presidente della 3<sup>a</sup> CCP e contrassegnato con il n. 3.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 37 voti favorevoli.

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che il preindicatedo emendamento è stato approvato all'unanimità.

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese le controdeduzioni alle osservazioni nn. 14.1, 21.2, 34.5 - Gruppo 6 Circolazione.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 37 voti favorevoli.

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che le preindicate controdeduzioni sono state approvate all'unanimità.

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese la controdeduzione all'osservazione n. 47.2 - Gruppo 6 Circolazione.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 1 consigliere astenuto (Amorino), n. 36 voti favorevoli.

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che la preindicata controdeduzione è stata approvata all'unanimità dei votanti.

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese la controdeduzione all'osservazione n. 48.1 - Gruppo 6 Circolazione.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 15 consiglieri astenuti (Amorino, Angeloni, Brembilla, Crescini, De Rosa, Eynard, Fusi, Gandi, Ghisalberti, Grossi, Marchesi M. Carolina, Marchesi Marzia, Paganoni, Tognon, Zenoni), n. 22 voti favorevoli.

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che la preindicata controdeduzione è stata approvata all'unanimità dei votanti.

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese la controdeduzione all'osservazione n. 21.3 - Gruppo 6 Circolazione, comprensiva dell'emendamento n. 3 testè approvato.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 37 voti favorevoli.

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che la preindicata controdeduzione è stata approvata all'unanimità.

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese la controdeduzione all'osservazione n. 36.1 - Gruppo 7 Classificazione.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 37 voti favorevoli.

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che la preindicata controdeduzione è stata approvata all'unanimità.

#### PRESIDENTE:

Facciamo l'ultimo punto di questo Consiglio, il gruppo 8: corsie bus. Qui ci sono diversi punti non condivisi, perciò, prego, chi vuole parlare... Amorino, prego.

#### CONSIGLIERE P.I. AMORINO:

Nel corso di questi anni abbiamo perso già alcuni tratti di corsie preferenziali, che esistevano precedentemente; nel contempo la velocità commerciale degli autobus è calata ulteriormente. Questi due effetti naturalmente non aiutano molto a rendere competitivo il mezzo di trasporto pubblico. La proposta che ho fatto, già dall'inizio in commissione, era di ragionare sulla possibilità prevista dal codice della strada di poter fare delle corsie preferenziali che non siano attive 24 ore su 24 - perché in alcune fasce orarie davvero non ha senso che ci siano - ma di concentrarle sostanzialmente sui punti d'ingresso alla città nella fascia oraria in cui abbiamo la congestione dei pendolari, che vengono poi a parcheggiare dentro la città e creano la congestione appunto in quel momento. La scelta di creare delle corsie preferenziali, da questo punto di vista, poteva rendere competitivo il trasporto pubblico e modificare l'atteggiamento di questi pendolari nel preferire il mezzo pubblico, che è più veloce rispetto al proprio singolo mezzo, che - ricordiamo sempre - trasporta 1,3 persone per auto. Le corsie a tempo sono previste anche in una sorta di emendamento, ne discuteremo dopo.

Cogliere l'occasione per mettere un po' in discussione uno dei criteri che la maggioranza si è dato, cioè dire: dove abbiamo delle strade, a senso unico o meno, con più di due corsie, lì allora si può ragionare, è possibile. Io vi ho già sfidato una volta a dire: abbiamo la via Simoncini - che ha due corsie - e abbiamo la via Bonomelli, che ha tre corsie; sono le vie che portano direttamente gli autobus che arrivano da fuori, compresi i nostri, dentro la città, che vanno alla stazione. Dovrebbe essere un'autostrada; oggi, su tre corsie,

una almeno andrebbe dedicata sostanzialmente ai mezzi pubblici, per cui, se il criterio è quello, iniziate a ragionare, partendo anche da quelle vie dove oggi questa operazione è possibile. Il problema è che, da questo punto di vista, vi chiudete un occhio, ma vi chiudete sostanzialmente anche l'altro. Io ho votato contro a tutte le controdeduzioni, che riguardano questo settore e penso che farò così anche adesso.

#### CONSIGLIERE DOTT. ZENONI:

Dopo la ciclabilità, questo è un altro tema sicuramente caldo. Sulle corsie preferenziali, questa maggioranza ha fatto, prima dell'arrivo delle osservazioni e quindi della presentazione del PUT, un passo in avanti, poi ne ha fatti due indietro, nel senso che prima erano state annunciate delle preferenziali sulle due direttrici che sono citate - Borgo Palazzo e Broseta - poi sull'onda della protesta, *in primis* di una parte dei cittadini, che sicuramente hanno raccolto un numero cospicuo di firme - questo è un dato che sicuramente non ignoriamo - ma poi, anche sulla spinta della Lega - che forse avrebbe voluto, così sembrava almeno in quel momento, togliere anche alcune corsie preferenziali già esistenti - si è arrivati probabilmente a questo compromesso. Noi in commissione ci siamo astenuti su queste osservazioni e voteremo contro invece, come il consigliere Amorino. Quindi, siamo per l'accoglimento di queste osservazioni, che chiedono il ripristino di queste corsie. Lo dico in maniera chiara, non perché crediamo che queste corsie vadano fatte domani mattina in maniera drastica e radicale, bloccando completamente il traffico, non era questa, credo, l'intenzione del PUT; tuttavia, crediamo che mantenerle all'interno del documento rappresenti l'occasione per implementare nel tempo questa prospettiva e studiare eventualmente soluzioni anche più intelligenti delle corsie *tout court*, come quelle più volte citate dal consigliere Brembilla, che parlerà dopo di me delle corsie a tempo. La scelta in questo caso, invece, è per un generico corridoio di qualità, con coordinamento semaforico. Per carità, meglio di nulla, ma poco efficace, ovviamente, su strade che si ritrovano ad essere soltanto ad una corsia. Io credo che la direzione nel lungo periodo non potesse altro che essere quella di implementare queste corsie qui, forse anche altrove. Non è mio costume parlare degli interventi degli altri consiglieri, ma in commissione lo devo fare, devo citarlo: ho sentito dei discorsi un po' strani su ATB, dicendo che ATB non deve essere favorita dal Comune, ma deve cercarsi i suoi clienti da sola e, quindi, le corsie preferenziali erano una sorta di favoritismo indebito. Mi sembra che stiamo un po' passando il segno su questo tipo di ragionamenti, stiamo parlando di un'azienda peraltro al 100% del Comune in questo momento, quindi davvero non capisco quale sia il motivo di questa ostilità. Dopodiché, credo che il mezzo pubblico possa essere davvero competitivo solo e soltanto se i tempi di percorrenza sono drasticamente diversi da quelli del mezzo privato. Quindi, annunciamo il voto contrario su tutti questi emendamenti e speriamo che l'amministrazione, nonostante non le abbia messe nel PUT, non cancelli del tutto questa prospettiva.

#### CONSIGLIERE GEOM. BREMBILLA:

Comincio con una precisazione rispetto a quanto detto dall'Assessore, presentando il PUT. Non è affatto vero che la corsia preferenziale prevista in via Borgo Palazzo fosse nel tratto tra la circonvallazione e viale

Pirovano, ma, nella prima stesura del PUT - quella che è stata pubblicata ed è servita per le osservazioni - era nel tratto tra viale Pirovano e Piazza Sant'Anna: la cosa è nettamente differente. Noi ci siamo astenuti su queste osservazioni, modificheremo il nostro voto in contrario e spiego anche perché, perché so benissimo che qualcuno mi dirà: "Ma proprio tu, che hai espresso delle perplessità su queste corsie preferenziali, voti contrario?". Io voto contrario praticamente per quello che ha già detto il collega Zenoni, che c'erano, tra il tutto e il niente, altre possibilità. La mia perplessità, ad esempio, rispetto a quella di Borgo Palazzo - lo dico qui, non mi nascondo dietro un dito - era il fatto di buttare una mole di traffico non indifferente - proprio perché, ripeto, il tratto era quello tra viale Pirovano e piazza S. Anna - sul viale del cimitero, che è frequentato, notoriamente, per la stragrande maggioranza da persone anziane. Quindi, era questa la mia preoccupazione. Dopodiché, era stata fatta la proposta di fare delle corsie a tempo. A tempo significa dalle 7 alle 9, che significa, in primo luogo, non penalizzare i commercianti, perché non aprono prima delle 9; in secondo luogo, non avere il problema che dicevo prima, rispetto alle persone che frequentano il cimitero, perché, prima delle 9, non è che ci sia questa grande folla al cimitero, è successivo, quando ci sono gli orari di punta. Quindi, tra il fare tutto e il non fare nulla, credo che ci fosse una bella differenza.

Vorrei rimarcare, anch'io qui, gli strani discorsi fatti in commissione, dove sembra che ATB sia un corpo estraneo piombato dalla luna e non una società - una spa, finché volete voi - ma di totale proprietà del Comune di Bergamo; quindi, quando giustamente l'Assessore parla di un aumento commerciale, significa poter dare, ove è possibile, maggior spazio agli autobus e non, come ho visto in alcuni emendamenti, che si tolgono anche pezzi di corsie vicino alla stazione molto importanti, perché sono lo snodo degli autobus. Comunque ne parleremo a tempo opportuno.

#### CONSIGLIERE RAG. CARMINATI:

Molto brevemente voglio fare due precisazioni su questo discorso delle corsie preferenziali e, soprattutto, mi preme chiarire il problema del rapporto tra costi e benefici, che queste possono creare. Innanzitutto, sono state previste in zone all'interno della città e non più esterne, per cui non vanno ad intercettare i flussi di traffico; poi sono state fortemente osteggiate da parecchi cittadini, proprio per il problema che vengono a creare, perché inserite all'interno tra quartieri anche fortemente residenziali.

Venendo, poi invece, alla corsia preferenziale di via Broseta, si era detto ai tempi che bisognava valutare anche lo spostamento del vecchio ospedale e i flussi, che poi avrebbe generato questo spostamento. Allo stato attuale, si è verificato che quel piccolo ingorgo all'interno tra Longuelo e Loreto praticamente non esiste più, non ha motivo, quindi - per i tempi commerciali e quei pochi metri - di essere risolto. Innanzitutto c'era un errore, anche strategico, su quella di via Broseta, perché veniva fatta e creata a monte di un parcheggio di interscambio che funziona, rischiando così di creare un parcheggio improprio nel quartiere di Longuelo, senza contare poi i disagi ai vari residenti. Perciò, a conti fatti, i pochi metri creavano più disagi che benefici, questo è il vero problema. Quindi, è importante il trasporto pubblico per quanto riguarda i flussi dei pendolari, ma non solo quelli, anche perché noi, come consiglieri comunali, abbiamo delle responsabilità nei confronti di tutti i cittadini.

Per quanto riguarda, poi, il progetto in generale delle corsie preferenziali, è giusto, secondo me, provare a prevedere, laddove veramente ci sono due o tre corsie; forse nel passato sarebbe stato bene magari

prevedere anche la via Carducci da Longuelo, poteva intercettare diversi flussi di pendolari, dove la strada prima era larga e poteva arrivare fino al nuovo polo intermodale. Non lo so, oggi sono state fatte altre scelte e forse tornare indietro è un po' difficile. Comunque le motivazioni principali sono queste.

#### CONSIGLIERE DOTT. RIBOLLA:

Io non capisco se il PD e la lista Patto Civico stiano giocando a cercare di trovare motivazioni particolarmente politiche o di divisione della maggioranza. Noi qua stiamo ragionando semplicemente in base al buonsenso. Intanto rivendico che, come Lega, siamo stati i primi, insieme alla Lista Tentorio e poi al PDL, a non volere le corsie preferenziali in via Broseta e in via Borgo Palazzo; tra l'altro, come diceva giustamente Brembilla, nel tratto dove c'è una corsia, non dove ce ne sono due o più. Quindi, sull'altro tratto, se ci sono una o più corsie, non poniamo nessuna preclusione ad inserire eventualmente delle corsie preferenziali, perché non è - come dice Zenoni - che noi siamo contro le corsie preferenziali *tout court*, ma noi siamo stati contro, sin dall'inizio, a queste due corsie preferenziali che bloccavano il traffico pendolare, tanto che nelle successive - e ripeto successive - osservazioni che sono state presentate al PUT, persino Legambiente ha chiesto di cambiare il PUT, dicendo che siano aperte non solo al TPL, ma anche - quantomeno - al traffico locale.

Dopodiché, Ascom, l'Automobile Club, i residenti, le associazioni dei commercianti hanno ritenuto opportuno chiedere lo stralcio di queste due corsie preferenziali, proprio perché avrebbero creato enormi difficoltà ai quartieri di Longuelo, di Loreto e di Borgo Palazzo, perché creavano un tappo, un imbuto che andava a riversare tutto il traffico pendolare in altre vie: da un lato sulla via Briantea, creando comunque problemi appunto anche ai residenti dei quartieri di Longuelo e Loreto; dall'altro facendo un giro assurdo, passando appunto per viale Pirovano e, quindi, allungando il percorso di circa un chilometro, con tutti i disagi del caso, compresi quelli dell'aumento dell'inquinamento. Quindi, rivendichiamo per primi la contrarietà a queste corsie preferenziali e devo anche dire che è una questione di buonsenso - non si tratta di questioni particolarmente politiche - così come di buonsenso è la nostra richiesta di eliminazione del tratto di 20 metri di corsia preferenziale nel tratto del rondò di Piazzale Marconi, perché non è più consentito tornare in viale Papa Giovanni, mentre prima lo era.

Allo stesso modo, vorrei dire mi sembra un po' demagogica la votazione che abbiamo fatto prima relativamente alla ciclabilità, visto che noi ci siamo astenuti - motivando l'astensione e capendo che attualmente è impossibile, finanziariamente, portare il *bike sharing* in quei contesti - e ciò che chiede il PD con un ordine del giorno è quello che abbiamo chiesto noi.

#### CONSIGLIERE SIG. ANGELONI:

Francamente rispondere al consigliere Ribolla è un po' difficile, perché davanti a una reazione del genere dal capogruppo della Lega, di maggioranza, che è nella maggioranza che scrive questo PUT, a noi viene da dire: ma perché nella prima bozza, su cui avete fatto fare le controdeduzioni, non avete tolto le corsie preferenziali? C'erano. Mi dispiace che facciamo politica, siamo in Consiglio comunale però, francamente

noi siamo qua a fare anche politica e, francamente, questa scelta è sbagliata, non tanto entrando nel merito delle corsie preferenziali di via Broseta e di via Borgo Palazzo, ma è sbagliata. È sbagliata, perché, con il vostro voto di adesso, voi toglierete la possibilità di andare a progettare altre corsie preferenziali in alcune zone della città, dove magari, entro i due anni in cui sarà in vigore questo PUT, noi si potrà lavorarci; noi come amministrazione, intendo. Quindi, francamente, davvero dite una cosa e ne fate un'altra, come spesso vi accade. Per rispondere brevemente al consigliere che ha parlato prima - mi spiace che non ci sia - solo ATB può dirci quanto ci si guadagnerebbe sulle corsie preferenziali anche in termini economici, perché chiaramente se i pullman viaggiano più velocemente, le persone arrivano meno, il servizio è più efficiente, ma mi sembra ridicolo spiegare l'utilità delle corsie preferenziali in un Consiglio comunale. Metterle in dubbio, francamente, è di cattivo gusto.

(Esce dall'aula l'assessore Facchetti).

#### CONSIGLIERE SIG. PAGANONI:

Siamo all'ottavo blocco su 33 e già si sta delineando il fatto che, fra centrosinistra e centrodestra, ci sono due visioni opposte, per quello che riguarda la mobilità. Io ho sempre inteso la mobilità come un servizio ai cittadini, nel senso di rendere la loro vita, la vita dei cittadini che risiedono in città e che frequentano la città, più sicura, più vivibile e con la possibilità di girare all'interno della città in modo più facile e, appunto, più sicuro. Per questo sono state istituite le Zone 30, le ZTL, piste ciclabili, corsie preferenziali, tutte cose a cui voi state votando contro. Lo abbiamo visto prima con le piste ciclabili, in gran parte non le avete realizzate o avete smantellato quelle che c'erano, idem con le ZTL prima e adesso con le corsie preferenziali. È ovvio che è tutto un lungo processo. Non basta realizzare una corsia preferenziale e, magicamente, si sistema la questione della mobilità; è un lungo processo e un'amministrazione deve avere il coraggio e la lungimiranza di perseguire queste modalità per creare una città più sicura, meno inquinata. Bisogna dare anche tempo ai cittadini per abituarsi e per modificare le proprie abitudini. Con questo Piano della mobilità e con queste osservazioni che voi accogliete - in gran parte fatte da associazioni di commercianti, alcune di queste addirittura capeggiate da ex consiglieri della Lega - andate contro a quello che è il concetto di mobilità che io ho, cioè quello di andare verso una città libera dalle auto, più sicura e meno inquinata. Come ha già ricordato il consigliere che mi ha preceduto, eliminare il concetto di corsia preferenziale vuol dire eliminare la possibilità di studiare come fare le corsie preferenziali. Voi eliminate questo. È assurdo prevedere, come dice il consigliere Ceci, corsie preferenziali soltanto dove ci sono due corsie per senso di marcia. Quali sono le strade con due corsie per senso di marcia? E il Carminati aggiunge tre, cioè la facciamo solo in autostrada praticamente, perché l'unica strada che ha tre corsie per senso di marcia è l'autostrada, non ce ne sono altre. Vuol dire non fare corsie preferenziali a Bergamo. Tutte queste, sia quella di Borgo Palazzo che quella di Loreto in particolare, dove abito e che conosco, dovrebbero essere studiate per garantire una migliore vivibilità dei quartieri. Quindi, voi avete un concetto di mobilità completamente opposto al senso che noi abbiamo di rendere una città più vivibile, più sicura e meno inquinata. Questo è l'ennesimo esempio con...

#### CONSIGLIERE AVV. GANDI:

Molto rapidamente, leggo nella delibera di adozione che, tra gli obiettivi cui il PUT è finalizzato, c'è anche il miglioramento delle condizioni di circolazione del trasporto pubblico. Tra gli obiettivi e ambiti di intervento del Piano, il terzo obiettivo e ambito di intervento è la gestione ottimale del sistema di TPL. Aggiungo un dato che è noto - perché è incluso nella documentazione che è il Comune stesso ad aver prodotto nel PAES, quindi statistiche raccolte dall'amministrazione in carica - secondo le quali l'utilizzo del mezzo privato copre il 60% dell'utenza, la mobilità dolce il 28, il pubblico il 12%. Allora avete posto un criterio, dal nostro punto di vista, assolutamente corretto. C'è un dato che mi auguro tutti noi si voglia correggere - o quasi tutti noi si voglia correggere - spostando una parte dell'utenza dal traffico privato a quello pubblico. Credo che - me lo insegna l'Assessore - l'unico sistema per poter ottenere o proseguire con una certa efficacia questo obiettivo è rendere il mezzo pubblico competitivo con quello privato e, quindi, ne consegue in via logica che l'unico modo per poterlo rendere competitivo è accorciare i tempi di percorrenza delle tratte da parte dei mezzi pubblici. Sarà stato fatto un anno fa, ma di fatto è stata rimossa la scelta che poteva essere modulata in mille modi, non necessariamente nella maniera più drastica: la scelta di realizzare due corsie preferenziali lungo l'asse est-ovest. Mi chiedo quale sia, quale possa essere, quale venga individuato come l'intervento che vada nella direzione di perseguire l'obiettivo che ho enunciato e di ridurre il traffico privato. Io francamente mi sono sforzato di trovarlo nel capitolo del PUT, ma - a parte la denominazione "Corridoi di qualità", di cui mi sfugge francamente la declinazione pratico-operativa - non ho trovato altri provvedimenti. Allora non dico che i modelli siano esattamente antitetici - il nostro e il vostro - ma sicuramente questo è un discrimine che segna una differenza sensibile perché, ripeto, tra i nostri obiettivi - se fossimo al posto vostro - ci sarebbe innanzitutto quello di ridurre il traffico privato, che è motivo di congestione della città e di qualità non ottimale dell'aria, a favore del trasporto pubblico. Per farlo, qualche sacrificio va imposto in maniera equa - e, ripeto, equa - e, senza penalizzare alcuna categoria, va ripartito su tutti i cittadini.

#### ASSESSORE AVV. CECI:

Sarò breve, perché la questione è stata dibattuta ampiamente anche in commissione. Faccio presente che, nel preliminare del Piano urbano del traffico, proprio perché i compiti devono essere fatti bene - e parlo di preliminare - era indicata un'ipotesi di corsia preferenziale, che, nella situazione di Bergamo, aveva trovato come ipotesi di collocazione solo due vie, che erano via Broseta-via Lochis e, dall'altra parte, via Borgo Palazzo. Quindi, i tratti impegnati erano quelli che avevano, e lo voglio ribadire, come tutte le corsie preferenziali, non un solo senso di marcia - perché se fai la preferenziale, non hai più spazio per gli altri veicoli, è abbastanza lapalissiano, altrimenti nessuno passa più di lì - e quindi solo su questi due tratti si è fatta un'ipotesi e, giustamente, si sono fatti i necessari approfondimenti. Questi approfondimenti si sono chiusi, perché il PUT è una delibera di impulso della Giunta; la Giunta ha licenziato il PUT, consegnandolo alla città e alle osservazioni senza le corsie preferenziali. Il 3.10.2012 c'è una nota della Giunta, che dice: questo è il Piano, le corsie non si fanno, proprio perché gli approfondimenti che sono andati dal preliminare di Piano fino alla consegna alla città del Piano hanno portato, per le ragioni ben note, a preferire altri strumenti ed altri sistemi per aumentare la velocità commerciale degli autobus. Non voglio fare polemica, ma

questo Piano urbano del traffico arriva dopo che un altro Piano è durato 10 anni. E allora mi chiedo, se dei cambiamenti dovevano essere fatti e le corsie preferenziali a tempo in via Broseta o in via Borgo Palazzo dovevano essere fatte, allora io questo esperimento me lo aspettavo più da una Giunta di centrosinistra che da una Giunta di centrodestra. E allora mi chiedo, senza vena polemica: in quei 5 anni, perché non avete fatto alcuni esperimenti di corsia preferenziale a tempo, sulla quale prima o poi qualcuno dovrà fare, ripeto, qualche esperimento? Si tratta di trovare una convergenza, non “corsie preferenziali sì e corsie preferenziali no”; si tratta di trovare una mediazione che non significa “o toglierle o tenersele”, ma trovare una mediazione, che significa che su alcuni tratti - lo ribadisco - di strade di questa città, qualcuno, prima o poi, dovrà fare qualche esperimento, indipendentemente dal Piano urbano del traffico, per aumentare la velocità dei veicoli commerciali. Ce lo impone l'Europa, ce lo impongono gli obiettivi che abbiamo posto, nella logica di aumentare la velocità commerciale. Ecco, scriverlo nel Piano urbano del traffico in qualche modo, corsia preferenziale secca, ha ricevuto una risposta negativa. Le firme raccolte, la consultazione - non con solo i commercianti, ma anche con i residenti - hanno dato esito negativo. Probabilmente Bergamo è la città non degli stravolgimenti, come ho detto, ma dei piccoli e inesorabili cambiamenti.

Poiché nessun altro chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese la controdeduzione all'osservazione n. 4.1 - Gruppo 8 Corsie bus.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 1 consigliere astenuto (Mazzoleni), n. 22 voti favorevoli, n. 14 voti contrari (Amorino, Angeloni, Brembilla, Crescini, 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 preindicata controdeduzione è stata approvata a maggioranza dei votanti.

#### CONSIGLIERE DOTT. ZENONI:

Siccome mi sembra di capire, almeno consultando i miei colleghi, che noi voteremo contro a tutte, ci saranno delle astensioni, ma a tutte, voi voterete a favore a tutte, possiamo anche votare le rimanenti con una votazione unica.

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

#### PRESIDENTE:

Se il Consiglio è d'accordo, va benissimo. Va bene? Allora metto in votazione tutti gli altri punti, che li potete vedere dal documento che vi è stato dato. Allora metto in votazione i punti non condivisi.

Poiché nessun altro chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese le controdeduzioni alle osservazioni nn. 17.1, 31.8, 7.1, 18.1, 38.10, 42.30, 42.31, 43.1 - Gruppo 8 Corsie bus.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 1 consigliere astenuto (Mazzoleni), n. 22 voti favorevoli, n. 14 voti contrari (Amorino, Angeloni, Brembilla, Crescini, 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 le preindicate controdeduzioni sono state approvate a maggioranza dei votanti.

Il Presidente sospende la trattazione dell'argomento in oggetto, rinviandola alla seduta convocata per il giorno 24 settembre 2013.