



N. 115 O.d.G.

N. 85 Registro C.C.

N. 14 Prop. Del.

COMUNE DI BERGAMO
Consiglio Comunale

Oggetto: Approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Bergamo.

Verbale dell'ordine del giorno trattato dal Consiglio comunale in seduta pubblica in data **4 luglio 2022**

(1a seduta)

Ferruccio Rota - Presidente

SINDACO

1 – Gori Giorgio

CONSIGLIERI

2 – Amaddeo Diego
3 – Bianchi Filippo
4 – Bottaro Massimo
5 – Bruni Federica
6 – Carrara Alessandro
7 – Ceci Gianfranco
8 – ~~Conti Stelio~~
9 – Corbani Monica
10 – Coter Sonia
11 – De Bernardis Alessandro
12 – Deligios Ezio
13 – ~~Facoetti Enrico~~
14 – Milesi Viviana
15 – Minuti Danilo
16 – Nespoli Denise
17 – Nosari Luca

18 – Paganoni Simone
19 – Pecce Luisa
20 – Raineri Maddalena Maria
21 – Ribolla Alberto
22 – Riccardi Francesca
23 – Rota Ferruccio
24 – Rovetta Stefano Massimiliano
25 – Russo Romina
26 – Ruzzini Oriana
27 – Serra Massimiliano
28 – Stucchi Giacomo
29 – Suardi Paola
30 – Togni Stefano
31 – Tremaglia Andrea
32 – Vergalli Alberto
33 – Zaccarelli Eleonora

Presenti all'inizio della trattazione n. 31

ASSESSORI

~~Angeloni Giacomo~~
~~Brembilla Marco~~
~~Gandi Sergio~~
Ghisalberti Nadia
Marchesi Marzia

Messina Marcella
~~Poli Loredana~~
~~Valesini Francesco~~
Zenoni Stefano

Partecipa il vice segretario generale avv. Vito Gritti



DIREZIONE AMBIENTE VERDE PUBBLICO E MOBILITA'
SERVIZIO MOBILITA' E TRASPORTI

N. 0014-22 Registro
N. 0002-22 Reg. Area

VI.7/F0120-22

PROPOSTA DI DELIBERA DI CONSIGLIO

Oggetto: Approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Bergamo

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

Premesso che:

- l'Unione Europea ha introdotto con Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni (COM 2009/490) i Sustainable Urban Mobility Plans (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile - PUMS) per le città e le aree metropolitane;
- il PUMS è un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile, con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), ma con verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti, che sviluppa una visione di sistema della mobilità coordinata con i piani settoriali urbanistici a scala sovraordinata e comunale;
- la Commissione Europea ha pubblicato nel mese di Gennaio 2014 "*Le linee Guida -Sviluppare e attuare un piano urbano della mobilità sostenibile*" che tracciano analiticamente le caratteristiche, le modalità, i criteri e le fasi del processo di formazione e approvazione del predetto Piano;
- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato in data 04/08/2017 il Decreto n. 397 di "*Individuazione delle linee guida per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile*";
- ai sensi dell'articolo n. 3, comma n. 1, del Decreto sopracitato, "*le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, predispongono ed adottano nuovi PUMS, secondo le linee guida di cui all'articolo 1, entro ventiquattro mesi dall'entrata in vigore del presente decreto*";
- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato in data 28/08/2019 il Decreto n. 396 recante "*Modifiche delle linee guida per la redazione dei PUMS di cui al D.M. n. 397/2017*".

Rilevato che:

- con deliberazione del Consiglio Comunale n. 176/68 del 09/10/2006 la Società ATB S.p.a. è stata trasformata in ATB Agenzia della Mobilità S.p.a, denominata poi brevemente ATB Mobilità S.p.a, con contestuale approvazione di modifiche al suo statuto;
- lo statuto di ATB Mobilità S.p.a, che ne regola l'attività, prevede, come indicato all'articolo n. 2, lettera b, che la Società stessa possa svolgere numerose attività tra le quali la pianificazione, regolazione e controllo del traffico e della mobilità pubblica e privata;
- negli ultimi anni ATB Mobilità S.p.a, con il supporto di qualificati esperti esterni, ha già redatto e aggiornato piani di settore della mobilità e del traffico per conto del Comune di Bergamo;
- al fine di provvedere all'aggiornamento degli strumenti di pianificazione della mobilità, come previsto dalle linee programmatiche, si è affidato un incarico ad ATB Mobilità S.p.a, in stretta collaborazione con il Servizio Mobilità e Trasporti, sulla base degli indirizzi indicati dall'Amministrazione Comunale;
- ATB Mobilità S.p.a. ha affidato, con idonea procedura, in data 25/07/2018, alla società TRT Trasporti e Territorio S.r.l. il servizio di redazione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) del Comune di Bergamo.

Considerato che il succitato Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017 "*Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'art. 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257*" consiglia all'articolo n. 2, comma g, dell'Allegato 1 il seguente procedimento per l'adozione e l'approvazione dei PUMS:

- Adozione del PUMS in Giunta Comunale;
- Pubblicazione per n. 30 (trenta) giorni del PUMS e raccolta delle eventuali osservazioni;
- Controdeduzioni delle osservazioni e approvazione del PUMS in Consiglio Comunale.

Dato atto che:

- con deliberazione di Giunta Comunale n. 0378-18 Reg. G.C. del 20/09/2018 è stato dato avvio al procedimento relativo al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Bergamo, quale strumento di pianificazione del sistema della mobilità al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione

dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car-pooling e car-sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione delle aree urbane, come previsto dall'articolo n. 22 della Legge n. 340/2000, unitamente all'avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) secondo il percorso metodologico procedurale previsto dal punto 3.3 dell'allegato 1 alla D.G.R. n. 9/761 del 10/11/2010;

- con deliberazione di Giunta Comunale n. 0563-18 Reg. G.C. del 13/12/2018 è stato approvato il primo rapporto del PUMS denominato "*Quadro conoscitivo e definizione degli obiettivi*", allegato alla presente ("*Allegato 1 – Quadro Conoscitivo e definizione degli obiettivi*"), dando atto che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) venisse adottato entro la scadenza del 04/08/2019, così come previsto dall'Addendum all'Avviso di presentazione istanze per accesso alle risorse per il trasporto rapido di massa del 09/10/2018.

Considerato che:

- la partecipazione è stato il fattore chiave sia della strategia dell'Amministrazione Comunale che elemento fondativo dell'elaborazione del PUMS secondo l'approccio individuate dalle Linee Guida per la redazione dei piani urbani della mobilità sostenibile ("Planning for People");
- il processo partecipativo del PUMS di Bergamo si è articolato in più fasi:
 - nella fase iniziale del processo di elaborazione del Piano, la partecipazione si è concretizzata attraverso l'ascolto della comunità locale mediante sondaggio on-line a cui hanno risposto circa 1.200 individui. Attraverso il sondaggio sono state individuate le esigenze e le priorità assegnate dalla comunità locale rispetto al sistema della mobilità;
 - a seguire è stato attivato un momento di ascolto della comunità locale attraverso un incontro di tipo istituzionale dedicato a stakeholders e cittadini di presentazione del Quadro Conoscitivo e di introduzione al percorso di redazione del PUMS;
 - nella seconda fase di redazione del PUMS sono stati attivati momenti di ascolto e dibattito con la comunità degli stakeholders attraverso l'organizzazione di quattro Focus Group Tematici attinenti i seguenti argomenti:
 - Fruizione dello spazio pubblico e ambiente;
 - Città Alta e Centro storico;
 - Trasporto Pubblico e servizi di sharing;
 - Logistica e trasporto delle merci;
- la costruzione del Quadro Conoscitivo, attraverso l'analisi delle informazioni messe a disposizione dalla società ATB e dall'Amministrazione Comunale di Bergamo, il confronto con il gruppo di lavoro tecnico-politico, la succitata consultazione degli stakeholders e dei cittadini, i sopralluoghi e i rilievi effettuati, ha consentito di individuare le principali criticità e le caratteristiche (punti di debolezza e di forza) relative al sistema della mobilità.

Dato atto che con deliberazione n. 0259-19 Reg. G.C. del 17/05/2019, la Giunta Comunale ha adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.), composto dai seguenti elaborati depositati agli atti:

- Proposta di Piano - Relazione;
- Proposta di Piano – Elaborati documentali allegati;
- Elaborati grafici allegati:
 - Tav. 1 – Rete viaria e Trasporto Pubblico Locale – Area Vasta;
 - Tav. 2 – Rete viaria Bergamo;
 - Tav. 3 – Regolamentazione Bergamo;
 - Tav. 4 – Classificazione strade Bergamo;
 - Tav. 5 – Trasporto Pubblico Bergamo;
 - Tav. 6 – Ciclabili Bergamo;
 - Tav. 7 – Sosta Bergamo;
 - Tav. 8 – Flussogramma Stato di fatto 2017;
 - Tav. 9 – Flussogramma Scenario di Riferimento 2030;
 - Tav. 10 – Flussogramma Scenario di Piano 2030;
- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – Rapporto Ambientale;
- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – Sintesi non tecnica;

- Parere Motivato procedimento VAS (P.G. I0133550 del 14/05/2019);
- Dichiarazione di Sintesi VAS (P.G. I0133669 del 14/05/2019).

Considerato inoltre che:

- al fine di garantire uniformità con quanto precedentemente fatto con gli altri piani di settore, si è proceduto alla pubblicazione dell'Avviso di deposito in visione al pubblico del Piano sopracitato e relativi allegati su un quotidiano locale (L'Eco di Bergamo) e uno nazionale (IL Giorno) a far data dal 10/12/2019, al fine di pubblicizzare la possibilità di presentare osservazioni al Piano stesso, depositando gli elaborati di Piano sul sito istituzionale del Comune di Bergamo e presso il Servizio Mobilità e Trasporti per n. 60 (sessanta) giorni con termine per la contestuale presentazione delle osservazioni fissato per il giorno 10/02/2020;
- entro il termine di scadenza fissato per il giorno 10/02/2020 sono pervenute complessivamente n. 19 osservazioni, oltre a n. 1 parere, come da elenco in atti;
- fuori termini risultano essere pervenute n. 3 osservazioni, oltre a n. 1 parere, che l'Amministrazione Comunale ha ritenuto comunque di prendere in esame alla luce dell'importanza del contributo dei portatori di interesse ai fini della migliore definizione del PUMS nonché al fine di dare maggiore completezza e trasparenza alla fase partecipativa.

Rilevato che:

- le osservazioni pervenute sono allegare al presente provvedimento ("*Allegato 6 – Osservazioni al PUMS adottato*") e sintetizzate, unitamente alle proposte di controdeduzione alle osservazioni, nel documento denominato "*Allegato 7 - Controdeduzioni alle osservazioni al PUMS adottato*", entrambi documenti allegati al presente provvedimento per costituire parte integrante e sostanziale;
- l'analisi delle osservazioni è avvenuta attraverso l'istruttoria ed espressione delle relative proposte di controdeduzione, a cura dei tecnici comunali del Servizio Mobilità e Trasporti del Comune di Bergamo, congiuntamente con gli estensori del Piano e la società ATB Mobilità S.p.a., così come si evince dallo specifico documento citato al precedente punto, allegato al presente atto che ne costituisce parte integrante e sostanziale; in esito a tali valutazioni, in applicazione ai principi di trasparenza e partecipazione degli atti di pianificazione generale, sono state valutate complessivamente:
 - Accoglibili n. 2 osservazioni e n. 2 pareri;
 - Parzialmente accoglibili n. 17 osservazioni;
 - Non accoglibili n. 3 osservazioni;
- le suddette controdeduzioni riportano altresì le modifiche conseguenti alle proposte di accoglimento delle osservazioni riferite al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e relativi allegati;
- nel documento denominato "*Allegato 7 - Controdeduzioni alle osservazioni al PUMS adottato*" sono dunque dettagliati gli aggiornamenti, le modifiche e le integrazioni da apportare al Piano adottato a seguito del recepimento di dette osservazioni.

Preso atto del parere positivo, allegato al presente atto per costituire parte integrante e sostanziale ("*Allegato 5 – Parere Agenzia Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Bergamo*"), espresso dall'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale di Bergamo e pervenuto in data 03/02/2022 P.G. E0035332, in merito alle scelte di pianificazione contenute nei documenti del PUMS per quanto di propria competenza, ai sensi dell'articolo n. 6, comma 3, lettera a), della L.R. n. 6/2012.

Visti:

- il Parere Motivato Finale pervenuto in data 22/02/2022, P.G. I0052913, inerente al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, allegato al presente provvedimento per costituire parte integrante e sostanziale ("*Allegato 9 – Parere Motivato Finale VAS*"), tramite il quale l'Autorità Competente per la VAS, d'intesa con l'Autorità Procedente, ha espresso parere favorevole circa la compatibilità ambientale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Bergamo ribadendo le prescrizioni in precedenza riportate nel Parere Motivato emesso dalla stessa in data 14/05/2019, P.G. I0133550;
- la Dichiarazione di Sintesi Finale formulata dall'Autorità Procedente per la VAS in data 22/02/2022, P.G. I0053089, allegata al presente provvedimento per costituire parte integrante e sostanziale ("*Allegato 10 – Dichiarazione di Sintesi Finale VAS*").

Visti dunque gli elaborati grafico-documentali costituenti il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), allegati al presente provvedimento, così come approvati con Deliberazione di Giunta Comunale n. 0563-18 Reg. G.C. del 13/12/2018 (Allegato 1 al presente dispositivo) ed adottati con Deliberazione di Giunta Comunale n. 0259-19 Reg. G.C. del 17/05/2019 (Allegati 2, 3 e 4 al presente dispositivo), i cui contenuti dovranno essere adeguati a seguito dell'accoglimento totale o parziale delle osservazioni e pareri.

Ritenuto pertanto di procedere:

- all'accoglimento ovvero all'accoglimento parziale ovvero al rigetto delle osservazioni pervenute, come indicato nel citato documento denominato "*Allegato 7 - Controdeduzioni alle osservazioni al PUMS adottato*", recependo di conseguenza le modifiche agli atti del PUMS nei modi e per le motivazioni dettagliatamente riportati in ciascuna delle schede di controdeduzione allegate;
- all'approvazione definitiva, ai sensi dell'articolo n. 3 del D.M. 4 agosto 2017, del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Bergamo, da modificarsi ed integrarsi a seguito del recepimento totale o parziale delle predette osservazioni e pareri.

Tutto ciò premesso, considerato e ritenuto;

Visti:

- il D.Lgs. 18/08/2000 n. 267 "*Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali a norma dell'articolo 31 della legge 3 agosto 1999, n. 265*";
- il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 397 del 04/08/2017, recante "*Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257*";
- il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 396 del 28/08/2019, recante "*Modifiche delle linee guida per la redazione dei PUMS di cui al D.M. n. 397/2017*".

SI PROPONE

1. di dare atto che le premesse costituiscono parte integrante del presente dispositivo;
2. di recepire il parere positivo, allegato alla presente ("*Allegato 5 - Parere Agenzia Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Bergamo*"), espresso dall'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Bergamo pervenuto in data 03/02/2022, P.G. E0035332, in merito alle scelte di pianificazione contenute nei documenti del PUMS, per quanto di propria competenza, espresso ai sensi dell'articolo n. 6, comma 3, lettera a), della L.R. n. 6/2012;
3. di approvare, in esito all'esame delle osservazioni del PUMS di cui al documento denominato "*Allegato 6 - Osservazioni al PUMS adottato*", le proposte tecniche di controdeduzione alle medesime di cui al documento, allegato alla presente, denominato "*Allegato 7 - Controdeduzioni alle osservazioni presentate al PUMS adottato*", per le motivazioni contenute nel documento stesso, nonché il correlato documento di sintesi ("*Allegato 8 – Schema di sintesi esito controdeduzioni*");
4. di prendere atto della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), in particolare del Parere Motivato Finale formulato dall'Autorità Competente per la VAS, d'intesa con l'Autorità Procedente, nonché della Dichiarazione di Sintesi Finale formulata dall'Autorità Procedente per la VAS, allegati al presente provvedimento per costituire parte integrante e sostanziale ("*Allegato 9 - Parere Motivato Finale VAS – P.G. 10052913 del 22/02/2022*" e "*Allegato 10 - Dichiarazione di Sintesi Finale VAS – P.G. 10053089 del 22/02/2022*");
5. di approvare il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Bergamo, costituito dagli atti adottati, modificati e integrati con gli adeguamenti conseguenti all'accoglimento (totale o parziale) delle proposte tecniche di controdeduzione di cui al precedente punto 3;
6. di dare mandato ai competenti Uffici Comunali di apportare le modificazioni e integrazioni agli elaborati del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) adottato, conseguenti al recepimento totale o

parziale delle predette osservazioni e pareri nei modi e per le motivazioni dettagliatamente riportati in ciascuna delle schede di controdeduzione allegate;

7. di dare mandato ai competenti Uffici Comunali di adempiere alle attività amministrative e gestionali conseguenti alla presente deliberazione, ivi comprese le attività inerenti il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), con particolare riferimento alla pubblicazione nel B.U.R.L. della Regione Lombardia dell'atto definitivo di approvazione del Piano con indicazione della sede ove è possibile prendere visione dello stesso e degli atti concernenti il procedimento;
8. di dare atto che la documentazione costituiva del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) definitivamente approvato e del relativo Rapporto Ambientale verrà depositata presso la Direzione Ambiente, Verde Pubblico e Mobilità - Servizio Mobilità e Trasporti - e pubblicata sul portale web istituzionale del Comune di Bergamo, ed acquisterà efficacia con la pubblicazione del relativo Avviso di approvazione definitiva sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia (BURL);
9. di dare atto che il presente provvedimento non comporta impegno di spesa, né diminuzione di entrata;
10. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul sito istituzionale, nella sezione "Amministrazione Trasparente";
11. di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi dell'articolo n. 134, comma 4, del D.Lgs. n. 267/2000.

Allegati:

Elaborati approvati con Deliberazione di Giunta Comunale n. 0563-18 Reg. G.C. del 13/12/2018

- Allegato 1 - Quadro Conoscitivo e definizione degli obiettivi;

Elaborati adottati con Deliberazione di Giunta Comunale n. 0259-19 Reg. G.C. del 17/05/2019

- Allegato 2 - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) – Proposta di Piano – Relazione e allegati grafici:

- o Allegato 2.0 - Proposta di Piano - Relazione;
- o Allegato 2.0 - Proposta di Piano – Elaborati documentali allegati;
- o Allegato 2.1 - Tav. 1 – Rete viaria e Trasporto Pubblico Locale – Area Vasta;
- o Allegato 2.2 - Tav. 2 – Rete viaria Bergamo;
- o Allegato 2.3 - Tav. 3 – Regolamentazione Bergamo;
- o Allegato 2.4 - Tav. 4 – Classificazione strade Bergamo;
- o Allegato 2.5 - Tav. 5 – Trasporto Pubblico Bergamo;
- o Allegato 2.6 - Tav. 6 – Ciclabili Bergamo;
- o Allegato 2.7 - Tav. 7 – Sosta Bergamo;
- o Allegato 2.8 - Tav. 8 – Flussogramma Stato di Fatto 2017;
- o Allegato 2.9 - Tav. 9 – Flussogramma Scenario di Riferimento 2030;
- o Allegato 2.10 - Tav. 10 – Flussogramma Scenario di Piano 2030;

- Allegato 3 - Rapporto Ambientale Valutazione Ambientale Strategica (VAS);

- Allegato 4 - Sintesi non tecnica Valutazione Ambientale Strategica (VAS);

Elaborati approvazione:

- Allegato 5 - Parere Agenzia Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Bergamo;

- Allegato 6 - Osservazioni al PUMS adottato;

- Allegato 7 - Controdeduzioni alle osservazioni presentate al PUMS adottato;

- Allegato 8 - Schema di sintesi esito controdeduzioni;

- Allegato 9 - Parere Motivato Finale VAS - P.G. 10052913 del 22/02/2022;

- Allegato 10 - Dichiarazione di Sintesi Finale VAS - P.G. 10053089 del 22/02/2022.



N. 115 O.d.G.

N. 85 Registro C.C.

N. 14 Prop. Del.

COMUNE DI BERGAMO
Consiglio Comunale

Oggetto: Approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Bergamo

Verbale dell'ordine del giorno trattato dal Consiglio comunale in seduta pubblica in data **5 luglio 2022**

(2a seduta)

Ferruccio Rota - Presidente

SINDACO

1 – ~~Gori Giorgio~~

CONSIGLIERI

2 – Amaddeo Diego

3 – Bianchi Filippo

4 – Bottaro Massimo

5 – Bruni Federica

6 – ~~Carrara Alessandro~~

7 – ~~Ceci Gianfranco~~

8 – Conti Stelio

9 – Corbani Monica

10 – Coter Sonia

11 – De Bernardis Alessandro

12 – Deligios Ezio

13 – Facchetti Enrico

14 – Milesi Viviana

15 – Minuti Danilo

16 – Nespoli Denise

17 – Nosari Luca

18 – Paganoni Simone

19 – Pecce Luisa

20 – Raineri Maddalena Maria

~~21 – Ribolla Alberto~~

22 – Riccardi Francesca

23 – Rota Ferruccio

24 – Rovetta Stefano Massimiliano

25 – Russo Romina

26 – Ruzzini Oriana

~~27 – Serra Massimiliano~~

28 – Stucchi Giacomo

29 – Suardi Paola

30 – Togni Stefano

31 – Tremaglia Andrea

32 – Vergalli Alberto

33 – Zaccarelli Eleonora

Presenti all'inizio della trattazione n. 28

ASSESSORI

Angeloni Giacomo

Brembilla Marco

~~Gandi Sergio~~

~~Chisaberti Nadia~~

Marchesi Marzia

~~Messina Marcella~~

~~Poli Loredana~~

Valesini Francesco

Zenoni Stefano

Partecipa il primo vice segretario supplente del vicario dott. Gaspare Passanante.

Il Presidente riprende la trattazione dell'argomento in oggetto la cui discussione è iniziata nella seduta del 4 luglio 2022.

(Entrano in aula il Sindaco, gli assessori Poli, Ghisalberti, Gandi, Messina e i consiglieri Serra, Ceci; sono presenti n. 31 consiglieri).

ASSESSORE ZENONI:

Riprendo le fila dell'ampio discorso che si è protratto ieri sera ricominciando dall'inizio di ieri, quindi da un ringraziamento, in questo caso però solo ai consiglieri, nel senso che i ringraziamenti generali li ho già fatti. Ringrazio i consiglieri che sono intervenuti ieri, ovviamente sia di maggioranza sia di minoranza, sono emersi tanti stimoli, è emersa l'attenzione per questo documento, il riconoscimento della sua importanza al netto della condivisione o meno dei contenuti, di tutti i contenuti, di alcuni dei contenuti, e credo che l'attenzione prestata a questo corposo documento sia motivo di soddisfazione mia personale e ovviamente penso di poter parlare anche a nome degli estensori, ovviamente degli stimoli emersi ve ne sono di più interessanti a mio giudizio e, sempre a mio giudizio, altri meno, ma ho cercato durante la serata di ieri di prendere appunti su quasi tutte le domande, le critiche e le richieste di chiarimenti che sono emerse. Spero di poterle trattare brevemente tutte e se qualcuna più puntuale e più specifica rimarrà al di fuori della mia replica, ovviamente resto a disposizione in altre occasioni.

Ci saranno, sono già stati annunciati degli ordini del giorno collegati, soprattutto da parte della minoranza, che andranno poi a sottolineare e a riprendere alcuni temi specifici. Credo che l'occasione di questi ordini del giorno sarà ovviamente quella giusta per entrare più nel focus di alcune decisioni.

Io penso che sia emerso, non so se volontariamente o meno, ma inizio con un discorso più generale, una sorta di complimento da parte dell'intervento di alcuni consiglieri, laddove è stata registrata - almeno io lo intendo come tale - una coerenza di visione tra quello che il PUMS esprime e le linee di mandato. È stato detto in maniera esplicita, non da tutti i consiglieri ma da alcuni, e credo che sia un complimento, credo che sia un elemento che non diminuisce l'importanza o la validità di questo PUMS. Ovviamente, è lecito condividere o meno le linee di mandato, è lecito condividere o meno i contenuti del PUMS, ma se viene riconosciuta una sovrapposizione tra queste due finalità direi che tutto va bene, almeno dal punto di vista della maggioranza, anche perché quella linea di mandato è stata oggetto di un programma elettorale e mi pare di poter dire in maniera abbastanza certa che si tratta di un lavoro in continuità con quello che si è visto anche nel precedente mandato, quindi il giudizio anche sull'azione dell'Amministrazione nei precedenti cinque anni si è basato, mi riferisco al giudizio che è stato dato dagli elettori e dalla città, anche sulla coerenza delle azioni svolte, sulla coerenza del programma di mandato, che oggi mi sembra sia stato riconosciuto che possa essere ritrovato anche nel PUMS che viene discusso e approvato dal Consiglio comunale in queste sere.

Questo ovviamente non ha nulla a che fare col condividere o meno i contenuti, ha a che fare però con il fatto di aver proposto nel tempo un obiettivo, una finalità, una visione di città - è uscito più volte questo termine - che, almeno dal nostro punto di vista, mantiene una sua coerenza. Ovviamente il PUMS è un documento complesso ed è lungi dall'essere un documento perfetto, questo lo dico senza nessuna remora,

senza nessun timore. La complessità lo rende per sua natura perfettibile. Uso l'aggettivo che ha usato la consigliera Corbani, ed è nella natura del PUMS, secondo me, essere proprio lo strumento, essere un processo continuo di aggiustamento e di monitoraggio, però nella sua spina dorsale, nella sua struttura ossea, mi sembra si possa ritrovare una lettura di continuità con quanto fatto in passato, con quanto fatto anche negli anni precedenti.

Quindi, il PUMS arriva adesso, arriva nella seconda metà di questo mandato e, al di là di aver già prodotto degli effetti, lo abbiamo ricordato ieri sera, su alcune opere, riprende potenza e contenuti che sono stati già sviluppati negli anni passati.

Io non penso che sia un piano ideologico, almeno nell'accezione negativa di questo termine, premesso che non è l'unica accezione. Ideologico vuol dire "delle idee", se prendete il dizionario lo trovate, anche questo è sicuramente un piano che ha delle idee e cerca di svilupparle ovviamente in coerenza con questa visione. Non credo nemmeno che possa essere semplificato con delle battute o degli slogan come un piano che fa la guerra alle auto, un piano che penalizza gli automobilisti. Non credo che sia così, perché certamente fa delle scelte, ma le fa soprattutto distinguendo le zone della città. E questo mi sembra importante ricordarlo in questa premessa iniziale. Non fa la guerra alle auto, fa un processo di valorizzazione dello spazio pubblico in centro. Quindi sì, forse fa la guerra a un tipo di uso dello spazio pubblico nell'area centrale, ma la città non è solo il centro cittadino e avrò modo di espandere poi questo concetto nelle risposte più puntuali.

Mi permetto di sottolineare, perché forse è un po' sfuggito nel dibattito di ieri, forse perché siamo più d'accordo su queste cose, che in questi anni e nel PUMS troviamo, per esempio, sulla rete viabilistica cittadina degli investimenti molto significativi, non tutti dipendenti dal Comune o dalle risorse del Comune, ma tutti dipendenti anche dall'azione che l'Amministrazione ha portato avanti in questi anni. Quindi, mi permetto in questa premessa iniziale di fare invece un po' il sostenitore del partito dell'auto, per ribaltare un po' la dialettica che c'è stata qui, ricordando che Ponte Secco, rondò delle Valli, Mangimi Moretti e rondò a quattro e vedremo se anche il rondò imperfetto sono nodi di viabilità che sono stati affrontati a beneficio degli automobilisti e non a beneficio dei ciclisti, quindi, un'attenzione anche al funzionamento della viabilità generale c'è stata e ha portato a cantieri, investimenti e progetti. Così come ricordo interventi all'interno della città, in particolare per la sistemazione di alcuni incroci, si veda Malpensata in prossimità del gasometro e altro. Non mi sembra l'esatta strategia di impulso di un'Amministrazione che per partito preso e per ragioni ideologiche non considera anche le necessità della mobilità privata. Dopo, certo, nel momento in cui si dà un piano strategico di più lungo periodo, allarga lo sguardo e di molto. Ma questi risultati sono legati anche al funzionamento della viabilità e anche al funzionamento delle auto private. Non c'è solo la sosta, c'è anche la circolazione, c'è anche la possibilità di muoversi senza difficoltà, c'è anche la sicurezza ed è anche degli automobilisti la sicurezza, quindi questa caricatura mi sembra onestamente un po' forzata.

È un PUMS che ha però, oltre al tema dello spazio pubblico, dell'ambiente e dell'ambiente di vita che ho già citato ieri, un rapporto anche con gli obiettivi climatici che sono stati ricordati dai consiglieri di maggioranza Milesi, Vergalli, Corbani, Maddalena Raineri e altri, tutti quelli che sono intervenuti. C'è certamente un tema legato alla neutralità climatica e, al di là delle cento città dell'Unione Europea, noi oggi abbiamo presentato alla stampa i risultati del monitoraggio del PAES, del Piano d'azione per l'energia sostenibile, documento, peraltro, lo ricordo, adottato in primis dall'Amministrazione Tentorio nel 2011, che poneva l'obiettivo di riduzione del 20% delle emissioni di CO2. L'obiettivo è stato centrato - vi svelo

l'assassino prima della fine della storia - ma registra nei settori di emissioni di CO2 che l'unico settore in città che ha avuto un aumento di emissioni dal 2005 ad oggi sono i trasporti privati e commerciali, quindi, la mobilità in generale che investe, sia dei residenti, sia dei non residenti, i movimenti cittadini, con un trend che è stato in crescita sostanzialmente fino alla metà del decennio precedente e che adesso, in virtù anche dell'evoluzione tecnologica dei motori che si sta cominciando a vedere in maniera più consistente solo negli ultimi anni, sta iniziando ad abbassare la curva. Ma mentre lo scenario generale vede una riduzione del 23%, i trasporti aumentano del 16% il fattore emissivo dal 2005 ad oggi. Quindi, il resto dell'efficientamento della città (residenza, terziario, la produzione di energia elettrica, produttivo) migliora e riporta il calo delle emissioni al 23%, ma questo non avviene sui trasporti. Questo a mio parere è un motivo di profonda riflessione nel perseverare e nel darsi obiettivi legati alla dimensione della mobilità a livello cittadino.

Un punto che onestamente fatico a comprendere di molte critiche - che trovo tutte legittime, l'ho premesso all'inizio della presentazione - e che trovo un po' caricaturale nella descrizione che viene fatta dell'azione dell'Amministrazione e della maggioranza che la sostiene, può essere spiegato in questo modo. Ho l'impressione che in alcuni interventi della minoranza si cerchi di descrivere un'Amministrazione che tendenzialmente è sorda alle richieste dei cittadini. Quindi, i cittadini vogliono A e l'Amministrazione, l'élite che in questo momento sta amministrando la città - una élite ovviamente in senso ironico - per una forma di masochismo e di autolesionismo decide di scontentare quanti più cittadini possibili, cioè lo scopo di questa Amministrazione è dare fastidio ai cittadini e quindi in ultima ragione il nostro obiettivo sarebbe perdere le elezioni. Quindi, fondamentalmente, la descrizione che voi fate delle nostre azioni è questa. Quindi, dovrete essere molto tranquilli da questo punto di vista. Se questa narrazione corrispondesse a verità, fate bene a criticare le scelte e dire che siamo contro i cittadini, ma non mi pare che emerga una consapevolezza da parte dei consiglieri di minoranza che molte delle azioni che noi facciamo sono chieste da altri cittadini, che non sono quelli probabilmente con cui vi consultate, legittimamente. Il più delle volte non sono i vostri sostenitori, non sono le persone che guardano a voi, in piena legittimità, come i loro rappresentanti, ma esistono e vivono la città e chiedono altre cose, chiedono, noi speriamo, le cose che abbiamo inserito all'interno del Piano urbano della mobilità sostenibile e all'interno delle politiche attuate in questi anni. Sono richieste che raccogliamo dai nostri elettori tutti i giorni nei quartieri e lo fanno soprattutto i consiglieri comunali, che ringrazio ovviamente. Lo fa anche l'assessore, con meno tempo di seguire ogni quartiere, ma non può essere cancellata l'idea che nella città qualcuno chieda qualcosa e qualcun altro chieda l'esatto contrario. Poi la democrazia permette di volta in volta di scegliere quali sono le istanze che prevalgono e quelle che non prevalgono, però vi prego di non rappresentare l'azione dell'Amministrazione come un sadico tentativo di farsi del male da sola. E anche se fosse, lo ribadisco, dovrete esserne molto sollevati in previsione del vostro consenso all'interno della città.

Credo ci sia una sottovalutazione della traduzione pratica di alcune delle scelte del PUMS. Questo è emerso in diversi interventi. Un conto è parlare, lo abbiamo visto tante volte, dei principi su cui peraltro si può trovare anche un accordo più facilmente, e un conto è declinare che cosa voglia dire favorire la sicurezza, cosa voglia dire favorire la sostenibilità ambientale. È chiaro che nel momento in cui questo principio generale si traduce in una ciclabile, in un parco, in una scelta specifica, questa è più esposta ovviamente alle critiche ed è più esposta alla possibilità che non vada bene.

Io penso che l'opposizione debba fare l'opposizione, ci mancherebbe altro, lo diceva sempre Tentorio nello scorso mandato, quindi non mi aspetto e non pretendo che l'opposizione abbia sempre una soluzione

pratica, ragionevole e coerente a tutto, ed è giusto. Ho fatto anch'io l'opposizione che critica a volte, rimandando a noi che abbiamo l'onere e l'onore di amministrare la ricerca della soluzione, ma la maggioranza deve fare la maggioranza, quindi, nel momento in cui alcune proposte sono irrealizzabili o del tutto in contraddizione tra di loro, e ne ho sentite diverse nel corso degli interventi, credo sia giusto e doveroso sottolinearlo, facendo presente che c'è un tema di traduzione pratica che ha a che fare con le norme e che ha a che fare con i soldi a disposizione.

Un'altra tipica dinamica della discussione in Consiglio è da un lato contestare tutte le scelte che portano a delle risorse economiche anche maggiori, si veda la TARI qualche mese fa e la sosta in questa discussione e, nello stesso tempo, la richiesta di sempre nuovi servizi, come aggiungere corse di autobus, aumentare i servizi a beneficio del cittadino, però più autobus, però con i parcheggi che sono tutti gratis. Non si capisce come, dal punto di vista economico, questa capacità di sostenersi del sistema della mobilità sostenibile dovrebbe maritarsi con la scelta di non chiedere nessun tipo di contropartita rispetto all'utilizzo dello spazio pubblico della città, fornendo una capacità di risorsa importante, anche per sostenere altre...

PRESIDENTE:

Mi scusi assessore, devo segnalare che, se qualcuno ha parcheggiato l'auto davanti al Palazzo Uffici, deve spostarla perché stanno arrivando tutti i mezzi del Giro d'Italia. Quindi, chi ha l'auto lì, prego di andare a spostarla.

ASSESSORE ZENONI:

Questa è una splendida dimostrazione che le scelte della mobilità hanno un costo, o almeno, se non le spostate hanno un costo.

Quindi, questa dimensione delle risorse dei servizi non può essere, credo, trascurata, come dicevo, da chi è in maggioranza in questo momento e da chi amministra. Non credo sia un piano che nasce vecchio, un po' perché ha già prodotto degli effetti, come è stato ricordato bene in particolare dalla consigliera Raineri, un po' perché la realtà si muove veloce, lo ha detto il consigliere Vergalli, e questo è vero.

La pianificazione in generale sconta, come disciplina teorica in tutti gli ambiti, un po' di fatica, in un mondo che produce innovazioni molto velocemente. Pensate che, fino a due o tre anni fa, i servizi di sharing sostanzialmente non esistevano nelle forme che conosciamo oggi, due o tre anni fa, non dieci anni fa. Pensate a un piano urbanistico che richiede un anno, un anno e mezzo per essere costruito, un piano della mobilità, come può essere sempre al passo con i tempi? Ma, come dicevo prima, uno strumento flessibile che fa del monitoraggio uno dei suoi punti di forza non deve temere, diciamo così, questo confronto con la realtà veloce, deve solo accettare l'idea che possa essere migliorato e perfezionato nel corso del tempo. Il fatto che attinga a dei dati che non sono in alcuni casi prettamente contemporanei, va bene, è una critica che posso tranquillamente portare a casa. È un po' così nella costruzione di ogni piano urbanistico.

Quando si comincia si da un incarico, un progettista prende i dati disponibili dalle banche dati di quel momento e non è pensabile che gli si chieda ogni due mesi di riaggiornare tutte le elaborazioni di un piano

come quello della mobilità sostenibile solo perché è uscita una banca dati aggiuntiva o meno. Si fanno degli aggiornamenti periodici e si vedrà. Varrà così anche per i PGT. Mi sembra onestamente una critica comprensibile e forse anche un po' ingenerosa rispetto a come si vanno a costruire questi piani.

È vero che la pandemia ha cambiato molte cose, ma per certi aspetti il PUMS, avendo dati precedenti in buona parte, è più vicino alla realtà normale, tra virgolette, che avevamo e che prevedeva, contrariamente a quello che è emerso negli interventi di alcuni consiglieri, dei flussi di mobilità più alti di quelli che viviamo oggi.

Questo aumento dell'utilizzo dell'auto può essere che ci sia stato, c'è stato un forte calo di affezione al mezzo pubblico e questo è indiscutibile, ma non è stato compensato interamente da un ritorno all'automobile. Le indagini di traffico che noi facciamo periodicamente registrano ancora oggi dei flussi minori rispetto alla condizione ante pandemia, probabilmente perché le modalità di lavoro sono cambiate per una parte della popolazione, e la capacità di non usare lo spostamento fisico sempre e comunque come modalità di lavoro è diventato un patrimonio acquisito. Non è un calo significativo, ma a seconda delle strade abbiamo flussi di traffico inferiori del 5/10/15% oggi, rispetto alla situazione ante pandemia. E questo è un dato da tenere in considerazione.

Quindi, diciamo che il PUMS prende dei dati peggiori a livello di flusso e di stress sulla città rispetto a quelli che si stanno riscontrando oggi, immaginando che quella normalità, che noi chiamiamo tale, torni ad un certo punto e possa essere ripresa.

È anche vero che, invece, il trasporto pubblico qualcosa ancora sta pagando, parecchio. Al di là del 2020, che è stato un anno orribile per il trasporto pubblico, il 2021 e il 2022 stanno comunque registrando delle difficoltà. Mi sembra che alcune riflessioni sul trasporto pubblico - lo riprenderò tra poco - siano state un po' ingenerose nel non considerare che fino all'altro ieri, cioè fino a metà giugno, l'organizzazione scolastica sul doppio ingresso ha fatto sì che gran parte delle risorse del TPL dovessero essere concentrate sul potenziamento delle corse scolastiche. Questo sì ha determinato dei tagli sulle corse serali e sulle corse festive. Speriamo da settembre di poter ripristinare alcuni servizi.

Qualcosa è ripartito quest'estate, soprattutto sulle corse serali, però, dover aumentare del 20-25% le corse scolastiche era un imperativo, credo, di chi amministra il settore del trasporto pubblico - tra parentesi, l'Agenzia del trasporto pubblico da diversi anni e non è più il Comune ad occuparsi di questo - però, sostanzialmente, va riconosciuto lo sforzo, pur avendo degli introiti tariffari che ancora viaggiano su valori decisamente inferiori allo storico. Questo è un problema, perché vuol dire meno risorse, meno capacità di offrire servizi, corse e altre facilitazioni per i cittadini.

Venendo ad argomenti più puntuali, inizierei dalla sosta, che è stato il tema che ha tenuto banco e rientro un po' più nel merito delle sollecitazioni. Io penso che anche qui la descrizione della città che viene fatta sia forse non completa e un po' caricaturale, mettiamola così. In questo momento, la semplifico, prendendo Porta Nuova come centro e tracciando una distanza di 1,1/1,2 km, noi comprendiamo tutta l'area che è regolamentata con parcheggi blu o parcheggi gialli. Oltre 1,1/1,2 km da Porta Nuova i parcheggi blu non ci sono più. Non ve ne sono in città. Stiamo parlando quindi di un'area estremamente compressa, estremamente compatibile con degli spostamenti pedonali o degli spostamenti con altri mezzi di trasporto. Stiamo parlando comunque di un disegno generale della città di Bergamo che, a fronte di circa 35.000 posti auto su strada gratuiti, ne ha 2.600 a pagamento. Sono meno del 10%, molto meno del 10%. Quindi, questa descrizione che i posti bianchi sono spariti, che non ci sono più, che la città non ha più posti bianchi,

numericamente non corrisponde sostanzialmente alla realtà. Sono spariti o stanno sparando in questo raggio di 1,2 km da Porta Nuova, che è una distanza, come ripeto, molto contenuta ed è quanto è stato descritto, raccontato, proposto e pianificato all'interno del Piano della sosta.

Sono quartieri molto centrali, quelli che sono coinvolti in questo raggio, quartieri molto centrali dove emerge ed è emersa - torno al discorso iniziale, che esistono cittadini che chiedono anche cose diverse da quelle che sentite voi - tante volte la richiesta di posti riservati e tutelati per i residenti, quindi strisce gialle. La tariffazione delle strisce gialle porta con sé la tariffazione e la rotazione delle strisce blu. Questo avviene in quasi tutte le città che io conosco. Ci sono modalità diverse. Ci sono città che non hanno le strisce gialle e che hanno solo le strisce blu e fanno pagare diversamente i residenti dai non residenti, ma di fatto tariffano. 1,2/1,3 km da Porta Nuova è una distanza estremamente contenuta.

Al di fuori di quest'area la sosta è ancora largamente gratuita e resterà gratuita, quindi, non riuscirò ad essere così sanguinario in questi due anni da rendere tutta la città a pagamento, nonostante le descrizioni che sono state fatte in alcuni degli interventi. Perché a pagamento? Perché il valore del suolo pubblico in questa zona è estremamente importante. Cioè, quel suolo che viene occupato da mezzi privati può essere destinato dalla collettività anche ad altro. Potrebbe essere un marciapiede più largo, potrebbe essere filare alberato, potrebbe essere un dehor e quindi è giusto, io credo, e corretto che se si decide, ed è giusto che in parte sia così, di lasciarlo alla mobilità privata, all'occupazione di stalli da parte di auto private, questa cosa venga pesata e quantificata. È questa la voce in cui si parla di analisi costi benefici a far capire il costo delle scelte. È proprio esattamente in questa in questa riflessione. Esattamente come si fanno, ad eccezione del periodo pandemico, pagare dehor e le occupazioni di suolo a moltissime altre situazioni e categorie che interessano l'utilizzo del suolo pubblico nella città, che, fino a prova contraria, è suolo della collettività.

Tra l'altro, siccome è un tema che è emerso qualche volta, Bergamo ha - una volta il Consigliere Facchetti l'ha detto molto bene, e poi ovviamente la soluzione che noi troviamo non credo sia condivisa dallo stesso consigliere - che Bergamo ha un problema di offerta di servizi e ha una popolazione più allargata di quella residente in città. Cioè, Bergamo offre servizi ai cittadini fuori del Comune, ne paga le spese e non ha tanti mezzi per recuperare plusvalore, diciamo così, per poter sostenere questo aspetto economico. La sosta è una di queste leve, piaccia o non piaccia. Cioè, i cittadini di Bergamo all'interno della città hanno diverse modalità di spostamento. In parte ai cittadini al di fuori della città che utilizzano - l'ha detto qualche consigliere, non mi ricordo, mi perdonerete questo lapsus di memoria - che stressano le infrastrutture della città e vengono in città, può essere che venga loro chiesto di pagare l'utilizzo del suolo pubblico anche per compensare lo sforzo che la città di Bergamo e i suoi cittadini con la fiscalità locale fanno per tenere in vita i servizi.

L'estremo di questo ragionamento è l'area C. Nel PUMS si parla di *low emission zone*, si parla soprattutto di distinguere in base alla classe emissiva. Le tariffe di ingresso in città di queste dimensioni e con questi sistemi di trasporto pubblico sono molto complicate, forse impossibili ad oggi. Quindi questo scontenta qualcuno e rassicura qualcun altro, si parla di un'altra cosa, si parla di classe emissiva dei veicoli, però l'estremo di questo ragionamento in altre città più grosse ha portato all'area C. L'area C non è altro - ad esempio, a Milano - che un recupero di risorse per sostenere la mobilità pubblica in un contesto metropolitano molto complesso ed è un modo per ridurre la congestione delle vie centrali, eccetera.

Poi, Milano ha quattro linee, quasi cinque, di metropolitana, Bergamo no, infatti qui si parla di una cosa diversa, si parla di una *low emission zone* proprio per la ragionevolezza di ponderare la nostra scala cittadina e non paragonarci a città che hanno risorse decisamente diverse.

I cittadini che ascoltiamo noi, mi permetto di usare il plurale, che ascolto io, scelgono l'Orio Center perché non amano passeggiare in mezzo alle macchine in città. Io sento più questa cosa. Poi non metto in discussione che qualcuno da voi venga a dire che trova il parcheggio più facile e vado là, ci sta, ci mancherebbe altro. A me capita più spesso di sentirmi dire "se devo camminare tra le macchine con l'insicurezza di un bambino che scappa dal marciapiede, eccetera, lo porto all'Orio Center dove posso lasciarlo andare libero, tranquillo e sereno".

Quindi, è anche un modo di vivere la città nel centro che tanti cittadini chiedono a noi di poter portare avanti. Forse possiamo fare anche scelte più coraggiose di quelle che sono state fatte, ma è da questa istanza che nasce la nostra riflessione. Esiste, esiste come quella di chi si lamenta che non trova parcheggio gratis, ci mancherebbe altro, però esiste. Non possiamo trascurarla, è una richiesta di qualità, noi abbiamo scelto di coltivare questa.

C'è stata un po' di discussione su quei tassi di occupazione degli stalli in centro, è vero. Si fotografa una situazione di particolare domanda di sosta. A me sembra che il PUMS dia risposte in questo senso. Certo non le dà in piazza Matteotti, come ha ricordato ovviamente in senso critico il consigliere Ribolla, ma le dà in una fascia molto prossima al centro, Porta Sud è molto prossima al centro, ha ragione la Consigliera Corbani, nel bene e nel male, è molto prossima al centro. Pensare che sia un parcheggio periferico quello di Porta Sud mi sembra onestamente incomprensibile. Non la dà piazza Matteotti, questo sì, siamo d'accordo, anche perché nessuno avrebbe mai autorizzato un parcheggio sotterraneo in piazza Matteotti, l'ho presa come una boutade estiva, a livello di Soprintendenza. E mi fa piacere comunque che in quel caso i consiglieri di minoranza avrebbero di buon grado accettato l'azzeramento delle alberature storiche del Sentierone per costruire un parcheggio sotterraneo con delle rampe di accesso in un contesto così delicato. Lo terremo a mente quando emergeranno altre critiche sul taglio degli alberi.

Però la risposta c'è, i posti sono numerosi, sono prossimi al centro, sono anche più esterni. È vero che c'è una difficoltà di rapporto con i parcheggi in struttura, soprattutto se hanno già delle convenzioni vigenti. Questo sì, è un dato di fatto. Non si possono obbligare i parcheggi in struttura a fare le tariffe, le condizioni che vogliamo noi. Possiamo solo dialogare. Altre città, in particolare il consigliere Tremaglia sollevava questo aspetto, altre città come Brescia hanno la fortuna di avere investito come società partecipata pubblica nella realizzazione di alcuni parcheggi in struttura nel centro, che sono di fatto controllati dal Comune. Questo dà un enorme vantaggio a queste città di non dover dialogare con dei privati, che invece hanno delle convenzioni sottoscritte.

Noi un po' abbiamo cercato di invertire la rotta. Non vi sarà sfuggito che il gasometro è un'operazione di ATB, Baschenis è un'operazione di ATB, l'Amministrazione precedente - ed è stata completata all'inizio del mandato - ha realizzato un parcheggio alla stazione autolinee che è gestito da ATB, quindi, qualcosa si è mosso in continuità con l'azione amministrativa precedente, ma gli altri non sono parcheggi pubblici, quindi hanno delle convenzioni a cui dobbiamo sottostare e che non possiamo modificare arbitrariamente, quindi, è un po' più difficile fare questa operazione. Ma che i parcheggi di interscambio abbiamo sempre funzionato un po' poco, è un dato di fatto. E qui però conviene, credo, introdurre il tema della logica dell'incentivo e del disincentivo. Io personalmente manifesto la mia opinione: non penso sia possibile portare avanti solo scelte

di incentivare certi comportamenti, senza provare a disincentivarne qualcun altro. Capisco che è un'impostazione culturale che vede probabilmente delle differenze tra voi e noi, ma è inevitabile che il funzionamento di soluzioni un po' più esterne passi dal rendere meno appetibili le soluzioni più interne. Come si rendono meno appetibili le soluzioni più interne? Ragionando sulla leva tariffaria, e torniamo a quello che è stato inserito all'interno del PUMS. Io non so quali città abbia in mente il consigliere Ribolla in cui si può parcheggiare in pieno centro. Ve ne sono molte, ha ragione, ha citato alcuni esempi europei e probabilmente, è vero, consentono in taluni casi di accedere fino al centro cittadino, perché la ZTL è un concetto molto italiano, questo è vero. All'estero a volte preferiscono scegliere due strade e pedonalizzarle del tutto e non fare delle grandi ZTL, ma nelle città dove sono andato io poi la sosta in centro costava 7 euro all'ora, 10 euro all'ora, 15 euro all'ora in alcuni casi, quindi, dobbiamo anche ragionare su quali sono i valori di mercato di queste città e a che prezzo consentono di arrivare fino a piazza Duomo con la macchina, perché altrimenti non capiamo la logica di incentivo o disincentivo, ma paragoniamo elementi che sono molto diversi tra di loro.

La Malpensata è stata citata più volte. C'è un'operazione di espansione del parco che non può essere trascurata per spiegare le scelte fatte anche sul piazzale, tra l'altro un'operazione di espansione del parco che viene da un PGT e che viene anche da scelte che erano state condivise dalle Amministrazioni precedenti. Ci si dimentica di citare che lì accanto è stato aperto il parcheggio del gasometro, che ha assorbito la domanda di pendolarismo con delle tariffe assolutamente convenienti. Ho accettato, abbiamo accettato di buon grado i suggerimenti sul numero di abbonamenti presentati dal consigliere Ribolla, ma l'interscambio sta lì, e d'altronde la funzione di interscambio che aveva il piazzale della Malpensata, che era del tutto peculiare, anzitutto investiva un quartiere e la sua vita. Questo è emerso tante volte nelle interlocuzioni col quartiere. Nel programma avevamo scritto di voler ridurre, tra virgolette, questo utilizzo improprio degli spazi del quartiere. Qui c'è addirittura un progetto di espansione del parco e siamo andati in quella direzione, ma aveva questa strana funzione di essere un interscambio verso l'esterno, cioè una situazione incredibile. Cioè, gente non di Bergamo che veniva in macchina a Bergamo per lasciare la macchina in centro a Bergamo e poi andare da un'altra parte. Questa cosa io non la conosco in quasi nessuna città. Cioè, un conto è chi la lascia là per venire in centro, va bene, ma questa cosa di usare un'area centrale della città come interscambio verso l'esterno deve trovare una posizione diversa rispetto alla posizione così centrale del piazzale della Malpensata, si può trovare al gasometro a pagamento o più esternamente, com'è stato in particolare verso l'interscambio autostradale ipotizzato con l'area che è stata realizzata poco distante, come sapete, in via Spino e che soltanto il lunedì mattina è coinvolta dal mercato.

Mi sembra interessante il suggerimento di collegare meglio, se ci saranno future aree di sosta in zona Reggiani, con città alta quell'idea della linea passante secondo me, si deve contemplare l'idea che quel polo possa essere un'occasione per avere una sosta di interscambio.

Io, onestamente, consiglia Pecce, continuo ad avere numeri diversi sull'area dello stadio. Non voglio tornare su questo tema, ma, siccome le abbiamo fornito tavole e relazioni, mi resta soltanto il modello a scala 1:1 per convincerla che i posti auto sono diminuiti, quelli gratuiti, ma non nel numero, nella forma e nella dimensione che lei ha citato l'altro giorno. Però, onestamente è un discorso che è stato affrontato molte volte, c'era prima il collega Valesini, non ci tornerai.

Mi sembra assolutamente importante concretizzare il parcheggio della fiera. Giustamente, fa bene Ribolla a fare le pulci all'Amministrazione sulle tempistiche. Se ne è iniziato a parlare alla fine del 2019, quando il

nuovo management della fiera per la prima volta aveva aperto a questa possibilità, due mesi dopo è diventato un ospedale la Fiera, e quindi la possibilità di utilizzare quell'area parcheggio di interscambio, come potete facilmente immaginare, ha posticipato tutto, compreso l'investimento dell'automazione.

Ci torneremo. Sarà da costruire quel tipo di interscambio e non sarà facilissimo, questo è vero. I parcheggi di interscambio hanno sempre scontrato delle difficoltà, ma non ripeto la logica dell'incentivo o disincentivo che ho cercato di raccontare prima.

Sul TPL già ho detto delle difficoltà e del fatto che è l'Agenzia che ha la palla da tempo, di cui noi siamo soci, ma non soli, quindi, anche il suggerimento di svecchiare un po' i percorsi delle linee, consiglia Coter, va sottoposto nella fase di elaborazione del piano di bacino che l'Agenzia aveva fatto prima della pandemia e che dovrà rifare, perché tutto è cambiato da quel punto di vista, però sicuramente è un suggerimento che possiamo portare avanti. Noi riteniamo che le corsie preferenziali non siano il dogma, lo ripeto, tant'è vero che non è che le abbiamo fatte su tutte le strade della città, ma sono una soluzione in alcuni contesti per favorire la competitività del mezzo pubblico.

Mi sembra interessante, si è parlato un certo punto negli interventi di democrazia, la provocazione del consigliere Stucchi, in cui i posti bianchi sono democratici. Citava, credo, opinioni prese dal Centro-sinistra in altri contesti, sbagliate, a mio modo di vedere, lo dico senza problemi, ma se vogliamo parlare di democrazia, l'ex Sindaco di Bogotá sosteneva che su un autobus ci sono ottanta persone e quindi hanno diritto a ottanta volte lo spazio di una macchina dove ce n'è una. Quella è democrazia. Era una provocazione, ma non così stupida se ci si pensa. Ora cerchiamo con equilibrio di gestire questo concetto, sappiamo benissimo che non possiamo riservare ottanta volte lo spazio della mobilità privata alla mobilità pubblica, ma le preferenziali, sono usate con misura, sono una risorsa possibile. Non riesco a seguire fino in fondo il ragionamento, la città è sì diversa dalle altre, è difficile, ha delle sezioni stradali strette sì, ha dei borghi storici tentacolari sì, quindi non si può toccare nulla? Nel senso che, siccome qualunque scelta va a comprimere lo spazio della mobilità privata, allora di per sé è sbagliata? Io, onestamente, la vedrei esattamente al contrario, cioè, proprio perché ci sono dei contesti particolarmente difficili, bisogna essere particolarmente innovativi nel provare a capire come favorire il trasporto pubblico, che è un ingrediente essenziale della ricetta verso la neutralità climatica e verso una mobilità più funzionale. Dopodiché non ci sono solo le preferenziali, ci sono anche i semafori intelligenti, laddove ha senso farli, ci sono preferenziali più utili e preferenziali meno utili, per carità di Dio, ma laddove consentono al trasporto pubblico di risparmiare anche solo trenta secondi, un minuto, voi dovete moltiplicare quei trenta secondi per ogni corsa di ogni giorno dell'anno e per ogni anno di funzionamento, e questo alla lunga su tutte le linee comporta un aumento della velocità commerciale, una riduzione dei costi e tendenzialmente un maggior gradimento del trasporto pubblico.

Il BRT, che fa parte del capitolo trasporto pubblico, al di là dell'osservazione del cittadino Floridi che è stata citata da consigliere Facchetti, e premesso che il PUMS - lo dice esplicitamente anche nella risposta - dà un'indicazione di massima su quale sia il percorso, il PUMS nasce, e anche l'osservazione del cittadino Floridi, prima che il BRT avesse l'accelerazione, oserei dire, tumultuosa che ha portato a presentare uno studio di prefattibilità al Ministero, vederselo finanziato e riconosciuto come un progetto valido e da lì è iniziata una definizione più puntuale del percorso. In questo forse sì, il PUMS è stato scavalcato dagli eventi. Positivamente o negativamente lo lascio evidentemente al giudizio di ognuno, però la scelta del percorso, dalla relazione inviata al Ministero lo si può facilmente dedurre, è votata ad una condizione di linearità, alla

maggior linearità possibile. BRT sta per "bus rapid transit", quindi un percorso lineare che non è la divagazione all'interno dei quartieri laterali, come era l'ipotesi B indicata nel PTCP e anche nel PUMS, e quindi rapidità di servizio.

Il progetto BRT non è soltanto il BRT, ma porta con sé delle linee di adduzione al BRT che hanno coinvolto, infatti, molti più comuni di quelli attraversati dalla tratta del BRT. Quindi è stata prevista una linea di adduzione che, grosso modo, va a ricalcare il secondo percorso ipotizzato, quello più legato a Curnasco Treviolo, perché si è valutato che fosse più utile tenere il BRT sulla linea dritta che collega la stazione da via dei Caniana a Dalmine-Verdello, viceversa avere dei servizi aggiuntivi dal Kilometrorosso, da Treviolo-Curnasco che potessero invece essere più ramificati a servizio dei quartieri o dei paesi attraversati. Io non credo, a differenza dell'osservazione, che ci sia un conflitto negativo o una sovrapposizione negativa con la ferrovia, che pure c'è, perché comunque la ferrovia da Bergamo a Verdello non fa nessun'altra fermata - a Stezzano, va bene, alcune corse - ma siamo molto più spostati verso est.

Viceversa il BRT attraversa anche l'area più densamente popolata e con più attrattori in questo percorso lineare e rispetto al percorso dentro la città, dove effettivamente erano emerse in altri documenti ipotesi che interessavano via Carducci, nello stesso PUMS c'è questa ipotesi, paradossalmente in via Carducci l'unica possibilità per far passare il BRT sarebbe stata sacrificare una corsia del trasporto privato, ci sono due corsie, dedicarne una. Immagino la discussione in Consiglio comunale, se avessimo sacrificato una corsia di via Carducci.

Viceversa, sull'asse della provinciale c'è oggi e resta in futuro una corsia per lato per il traffico veicolare, quindi dal punto di vista del traffico privato a scorrimento lo spazio che resta è quello. Quindi, l'impatto per certi aspetti è minore, nonostante possa sembrare contro intuitivo. Certo, per trovare lo spazio al BRT su quella strada bisogna allargare il sedime stradale, probabilmente fare degli espropri, soprattutto fuori Bergamo, e non mi sembra un peccato mortale fare degli espropri per il bene pubblico, se sono motivati e ovviamente se si condivide che quest'opera sia per il bene pubblico, ahimè, c'è un sacrificio, lo dico io per primo, che in un tratto comporterà la copertura di una porzione della roggia ivi esistente. Questo sì.

La ciclabile verrà sicuramente ricollocata e anche qui il progetto di quel tratto di ciclabile ovviamente è nato prima che arrivassero i soldi dal Ministero per andare a fare il BRT. Quindi sì, è un progetto complesso che comporta delle rivisitazioni o delle scelte. Noi riteniamo e il Ministero ha ritenuto, dando un giudizio positivo e il finanziamento, di valutarlo come finanziabile, e, al di là delle nostre discussioni, il finanziamento è già stato erogato sostanzialmente.

Quindi, è giusto discuterne qui, ma siamo comunque in una fase in cui la decisione di portarlo avanti è di portarlo avanti. La decisione di non portarlo non è di farlo in un altro modo ma è di non farlo proprio. Su questo credo che l'opinione della maggioranza sia chiara, cioè sia quella di approfondire l'aspetto progettuale e cercare di contemperare le diverse esigenze, ma portando avanti questo progetto così importante.

Non vedo il consigliere Carrara, ma potete tranquillamente riferirglielo. Mi sembra che su Santa Caterina, per quanto si possa anche qui legittimamente esprimere un giudizio negativo sul progetto attuato, mi pare non sia correttamente informato. Ieri qualche altro consigliere ha provato a segnalarlo, ma non c'è stata una diminuzione dei posti auto, forse durante la fase di cantiere, per carità, però questo non c'è stato. Non è che per salvare una ciclabile l'Amministrazione ha tolto posti auto. Non li ha tolti. La presenza di una corsia ciclabile per consentire il controsenso era una delle poche richieste che è emersa dal confronto sul quartiere,

per la verità. La ciclabile è larga un metro, un metro e mezzo e va da sé che non può essere ri-sostituita da una percorrenza dell'autobus nella direzione opposta che richiederebbe tre metri e mezzo. Cioè, se si volesse tenere il percorso dell'autobus in entrambe le direzioni, bisognerebbe togliere il marciapiede che è stato appena fatto.

Questa scelta non è stata intrapresa. Tra l'altro è stata intrapresa in Consiglio comunale con alcuni esponenti della minoranza che intervenivano dicendo "vedete che anche voi le preferenziali le ritenete inutili, fate bene a toglierle per allargare il marciapiede, così il commercio prospera" e poi invece improvvisamente ieri mi sono ritrovato in una surreale osservazione in cui sembrava improvvisamente che questa scelta fosse del tutto sbagliata, con alcune imprecisioni che mi sembra possano essere facilmente corrette.

Ultime cose. Ciclabilità. Anche qui io non ho capito benissimo se la sicurezza ciclabile sia di forte interesse. Credo di sì. C'è una preoccupazione da parte dei consiglieri alla sicurezza dei ciclisti, ma nello stesso tempo, però, come al solito, la traduzione pratica genera quasi sempre una ciclabile che non va bene, o perché troppo promiscua, o perché toglie troppi parcheggi, o perché troppo tortuosa. Va bene, ok, sta a noi fare le proposte però mi sembra si faccia un po' fatica a capire quale sia la priorità all'interno di questo disegno generale. Di nuovo credo che la città non debba rassegnarsi al tema della ristrettezza delle strade.

Investimenti. Ne chiedeva conto il consigliere Ceci, in particolare. Il Piano opere pubbliche, tutti gli anni di questi mandati, tranne il primo forse che aveva il bilancio ereditato dalla precedente Amministrazione, quindi, un margine di manovra più ristretto, ha investito circa 500.000 euro sull'attuazione del Biciplan, più altre risorse prese da altre voci di sicurezza e mobilità all'interno dei quartieri. Abbiamo preso un finanziamento regionale di più di 1 milione di euro, abbiamo preso 1,5 milioni di euro per il PNRR sul tema delle ciclabili. La somma di tutte queste cose fa, grosso modo, 4/4,5 milioni da un lato e 3/3,5 milioni dall'altro, quindi sono valori significativi se consideriamo gli anni di mandato. Oltretutto, si aggiungono tutte le opere a scomputo. Non vi sfuggirà che nei prossimi mesi compariranno due nuove passerelle sulla circonvallazione, al Parco Ovest 1 e a Ote. sono ciclabili che consentono il passaggio da un lato all'altro in sicurezza - nel caso dell'Ote è una ciclabile di quasi 2 chilometri che collegherà Gorle al centro cittadino - gli investimenti sulla ciclabilità sulle principali arterie, la passerella al rondò di San Bernardino che è stata aggiunta e che prevede un primo tratto della connessione verso Stezzano, che è oggetto di un altro progetto. Certo, la ricucitura della rete è lunga e laboriosa, questo lo diceva anche il Biciplan e lo sa bene lei, che ha avviato le procedure per la stesura del Biciplan proprio in risposta a questa necessità.

Trovo corretta la sua metafora sul fatto che molte cose vanno seminate e molte cose vanno fatte, però, ecco, queste ciclabili richiedono spazio. Questo spazio, come al solito, va trovato sulla sezione stradale, non sempre, ma quasi sempre in una città densamente costruita come questa.

Un'altra soluzione più snella che abbiamo attuato è quella delle corsie che ha visto molte città in Italia e in Europa lavorare su questo fronte. Nate qui in Italia con delle innovazioni normative accelerate dalla pandemia, sono sicuramente state una svolta, a mio parere. Ce ne sono di più riuscite e meno riuscite. I casi più riusciti ovviamente sono dove c'è una carreggiata molto larga - mono carreggiata - riservare quella parte ovviamente la rende molto più visibile e molto più protetta, ma anche nei casi di maggior ristrettezza, fatto salvo che, come sapete, sono sormontabili dalle auto, cioè sono un modo di segnalare che quella sezione della strada richiede una particolare attenzione per la presenza dei ciclisti, ma io continuo a non trovare una risposta a questa domanda: se non ci fossero, i ciclisti sarebbero comunque lì, quindi, quello che non riesco a capire è, se non ci fossero, dov'è che aumenterebbe la sicurezza nel non averle fatte? Io questo non

riesco a capire. Cioè, il ciclista sarebbe comunque lì, avrebbe comunque tutti i problemi del mondo, tombini, auto che svoltano, eccetera, eccetera, ma non avrebbe nemmeno, questa è la mia visione, quel riconoscimento che gli viene dato da una semplicissima segnaletica. Cioè, a meno che non si accetti l'idea che non debbano transitare sulle strade urbane i ciclisti, allora sarebbe coerente questa critica, ma io non capisco quello spazio della strada come verrebbe gestito in assenza di questa segnaletica.

A me sembra invece che sia stata una svolta intelligente per andare a segnalare meglio la sicurezza dei ciclisti. Le associazioni che si occupano di ciclabilità, e non sono tutte allineate con l'Amministrazione attuale, penso che possiate immaginare che delle persone di cui sto parlando vi sono anche persone che sono state molto critiche nei confronti di questa Amministrazione, da sinistra e non da sinistra, rispetto all'azione sul tema delle corsie ciclabili hanno trovato invece adesione rispetto alla volontà del Comune di Bergamo di inserirle e di sperimentare. Non sono la soluzione con la S maiuscola a tutti i problemi del mondo o della ciclabilità, ma sono sicuramente un elemento di interesse che va perseguito.

La sicurezza riguarda anche i pedoni e, come abbiamo detto, più in generale la qualità della vita. Io rispetto ad alcuni suggerimenti del consigliere Stucchi su come controllare meglio il rumore o la velocità, lo diceva al Sindaco ieri sera, il mio commento è "magari!", nel senso che ha citato degli esempi molto interessanti, sia della Germania sia della Francia, ma che non trovano una corrispondenza in realtà, a differenza di quanto da lui detto, nel codice nostro e nella possibilità di attuare quel tipo di controlli con quelle strumentazioni e con la possibilità di sanzionare.

Siamo un Paese molto burocratico sull'utilizzo degli strumenti innovativi, e purtroppo vi do ragione sul fatto che lo scontiamo nella possibilità di non essere particolarmente incisivi su alcuni problemi che la città vive, per esempio relativi al rumore dei veicoli o alla velocità, eccetera, eccetera.

Spesso, lo dico in particolare al consigliere Stucchi che in Parlamento c'è stato, il Parlamento è stato a volte coraggioso nel fare delle modifiche, ma si sono fermate appena fuori dall'aula di Montecitorio, perché poi non sono stati fatti i decreti attuativi, non sono stati fatti i decreti di omologazione, e alla fine quella possibile riforma - vale per tantissime cose - si è fermata tra la tecnica e la politica a livello nazionale.

Il classico esempio sono i semafori intelligenti, che diventano rossi al superamento dei limiti: ad oggi non sono omologati in Italia. I comuni, soprattutto quelli piccoli, che li usano, lo fanno a loro rischio e pericolo. Ci sono storie di cause, anche molto importanti, a danno del comune per l'installazione di semafori che dopo il 2006 - stiamo parlando di quasi quindici anni - non sono stati omologati.

Tra parentesi, proprio su questi temi ho scritto una lettera a Delrio, ho scritto una lettera a Toninelli, ho scritto una lettera alla De Micheli, non ho scritto a Giovannini ma posso farlo anche a Giovannini, nessuno dei Ministri ha risposto alla mia lettera e l'omologazione, fondamentalmente, non ha mai avuto seguito. Capisco che la tecnica a Roma può avere, diciamo così, una inerzia particolarmente rilevante, questo però non aiuta, credo, i comuni che vogliono sperimentare.

Città Alta. Tema molto ampio. Cercherò di essere molto veloce. Noi crediamo che sia giusto nel PUMS scrivere che il parcheggio della Fara è un elemento di revisione del sistema viabilistico di città alta. Abbiamo fatto delle scelte non facili e tutti quelli che erano in Consiglio comunale al precedente giro lo sanno. Abbiamo gestito, questa è la visione che ho io, una situazione complicata ereditata dal passato. Crediamo che la soluzione portata avanti sia migliorativa di quella precedente, non è scevra da problemi però non poteva essere nascosto nel PUMS, sarebbe stato veramente indecoroso. È invece giusto assumersi, nel bene e nel male, il coraggio di aver scelto quella strada e di farla diventare una risorsa, in particolare per la

liberazione delle piazze storiche e per estendere la protezione del centro storico. Qui è vero che gestire il parcheggio non sarà semplicissimo, ha ragione il consigliere Tremaglia e non solo lui. L'accesso, però, sarà solo da porta Sant'Agostino, forse è sfuggito che nelle osservazioni veniva corretta una incauta, secondo me, affermazione degli estensori dei progettisti che hanno steso il PUMS, che ipotizzava anche l'accesso da porta San Lorenzo.

Viceversa viene posto il tema della protezione di porta San Lorenzo, anche in relazione al rapporto con l'UNESCO. La consigliera Pecce ha sollevato il tema dell'UNESCO: certo che il Comune risponderà alle domande di ICOMOS, che non è UNESCO, ma comunque risponderà a quelle domande. Anche sull'impatto del parcheggio, quindi sta facendo degli studi approfonditi sulla gestione e gli impatti del parcheggio, però lei cade un po' in contraddizione quando solleva questo tema giusto, ma quando parliamo della ZTL di porta San Lorenzo che è una porta storica ed è parte integrante delle mura venete, compreso il percorso, lei dice che va lasciata aperta come valvola di sfogo al traffico che entra dalla valle. Non credo che questa affermazione nella risposta ad UNESCO possa essere presa molto positivamente, se noi scrivessimo che lasciamo la porta aperta perché fa da valvola di sfogo al traffico di via Baioni. Onestamente ci sembra più coraggioso ipotizzare che la protezione faccia capire come funziona il parcheggio e come può essere una risorsa per chiudere città alta di più e meglio e come può essere una risorsa per proteggere in particolare porta Garibaldi, porta San Lorenzo e quell'accesso dalla città. E quindi, questo, secondo me, è un tema rilevante. Tra l'altro, mi pare che in Commissione lei fosse stata un po' più positiva su questa ipotesi. Forse, ripensandoci ha visto che non trovava la sua condivisione, però avevo sperato - mi permetto di dire - che sulla discussione di porta San Lorenzo potessimo invece trovare una maggiore convergenza.

Il tema dei colli secondo me è sensato. Non ho una risposta, non ho neanche un quesito unico, nel senso che i contatti che ho con i colli vedono anche molte persone invece che sentono ancora molto stretto il legame con città alta dal punto di vista della qualità dello spazio, e quindi chiedono di aumentare le chiusure anche del sistema colli in parallelo a quelle di città alta. Capisco che a livello di servizi il sistema colli sia diverso da città alta, quindi questo è sicuramente è un tema che dovremmo affrontare in qualche modo. Onestamente è una riflessione in fieri, però la domanda che lei pone non la trovo per nulla peregrina e sicuramente è un sistema che ha delle dinamiche non per forza diverse, perché ripeto la qualità dello spazio vale comunque la pena di essere affrontata per quella è, le strade sono quelle che sono, e non immagino un'invasione di autovetture sui colli solo perché non li chiudiamo perché altrimenti la vita sociale viene compressa. Ma il tema della vita sociale dei residenti dei colli, dove non ci sono servizi di TPL, non è certamente secondario.

Sulla logistica, parlando di città alta, in realtà alcuni progetti sono stati già portati avanti, come la revisione di orari, eccetera, eccetera. Confidiamo da qui alla fine del mandato di avere l'attuazione di progetti più importanti. Sto rispondendo, in particolare, alla sollecitazione del consigliere Ceci, che giustamente parla di eliminazione di furgoni inquinanti e ingombranti dal centro storico. Quella cosa lì è una *low emission zone*, cioè esattamente quella cosa che in altri interventi viene criticata. Invece, evidentemente, poter selezionare i veicoli sulla classe emissiva - sì, mi dispiace, si chiama così, consigliere Facchetti - è mirata al trasporto commerciale, ma si chiama *low emission zone*, quindi su questo forse possiamo convenire che è uno strumento utile quello di poter regolamentare sulla classe emissiva l'accesso al centro storico da parte dei mezzi commerciali.

Ultimissimo e ho finito. Mobilità elettrica. Mi pare ci sia stato un misunderstanding generale e totale. Le trentadue colonnine erano lo scenario di riferimento, cioè davano conto del fatto che mentre si adottava il PUMS si stavano realizzando le prime trentadue. Adesso è aperto e concluso, arriverà il cantiere a breve, il bando delle ulteriori trentadue che così fa sessantaquattro. Altre sono state realizzate da un altro operatore, quindi siamo intorno alle settanta colonnine per centoquaranta posti di ricarica, perché ogni colonnina è doppia. L'obiettivo nazionale che è stato fissato un anno e mezzo fa ed è di una colonia ogni 1.000 abitanti, quindi noi siamo sopra in questo momento all'obiettivo nazionale.

Non è un buon motivo per fermarsi, tant'è vero che uno degli studi di espansione del PUMS è il cosiddetto E-plan della città e prevede dei target di espansione della rete di ricarica in relazione a degli scenari di aumento delle auto elettriche. È chiaro che se le auto elettriche diventano il 15% in cinque anni è un conto, se diventano il 6% è un altro, ma nello scenario di massima espansione l'E-plan prevede anche più di duecento punti di ricarica nel solo centro cittadino. Anche se è importante tener conto che si pone nuovamente un tema di spazio pubblico. Io sono d'accordo con la consigliera Coter sul fatto che l'auto elettrica non sia la soluzione alla qualità dello spazio pubblico. È necessaria in questa fase storica per il tema emissivo, ma è una macchina che occupa dello spazio e che va gestita. Quindi io penso che a un certo punto la domanda di energia di ricarica debba essere soddisfatta in parte dal privato. I benzinai, se le auto diventano tutte elettriche, cosa fanno nella vita? Scusate la provocazione. Ci dovrà essere una transizione anche di chi offre i sistemi di ricarica. Oggi sono a carburante e domani, se la legislazione lo renderà sempre più flessibile, anche il privato nelle aree private concorrerà a fornire energia elettrica. Non è che dobbiamo sempre immaginare che sia il Comune a dare spazio pubblico per mettere la colonnina, soprattutto se lo spazio pubblico lo vuole più pedonale e lo vuole più riservato ad altre forme di mobilità.

E' una transizione necessaria, proprio perché non siamo ideologici e dogmatici, quella della mobilità elettrica, quindi, ci sembra giusto sostenerla. È una soluzione, la migliore possibile in parte oggi. Ha ragione il consigliere Bianchi a dire che l'auto elettrica va considerata rispetto alle emissioni che ha in tutto il ciclo di vita dell'auto elettrica, produzione, circolazione e smaltimento. L'auto elettrica non è a zero emissioni. È una bufala, sono d'accordo con lui. L'auto elettrica emette per essere prodotta, come le altre auto, non emette mentre circola, ma emette dove viene prodotta l'energia elettrica ed emette per lo smaltimento finale, però ci sono degli studi molto aggiornati che dicono che un'auto elettrica, già oggi, emette circa nel ciclo di vita completo il 50/60% in meno di un'auto a combustibile. Non è zero questo valore, ma è il 50/60% in meno.

Il mix energetico nazionale non è tutto dipendente dal petrolio e dal carbone. Noi in Italia produciamo un terzo dell'energia da fonti rinnovabili e in estate arriviamo anche al 40/45% quindi, che l'auto elettrica sia più sostenibile deriva anche solo dal mix energetico e dal fatto che il motore elettrico è più efficiente del motore termico. Questo è un dato ingegneristico, ma l'efficienza del motore elettrico è vicino all'80%, mentre quella di un motore termico si aggira intorno al 15/20%, quindi comunque utilizza meglio l'energia che gli viene fornita. Questo è un dato di fatto. Infatti, l'auto-motive, al di là dell'Unione Europea, sta spontaneamente andando verso l'elettrificazione, mi verrebbe da dire, quindi, non è solo un'azione pubblica.

Non ho onestamente capito il riferimento ad Enel. A me pare che l'Amministrazione con i suoi tecnici, non io, si consulti anche sulla localizzazione delle colonnine con ragionamenti legati alla rete. Può darsi che qualche volta salti qualche informazione, ma non mi pare siano state messe a caso, quindi, rimanderò ovviamente l'osservazione agli uffici, ma credo che non sia esattamente così il quadro.

Ultima considerazione. I semafori intelligenti sono stati attuati, al di là della storica linea di tram -bus sulle vie di accesso da sud, quindi, in particolare, via Autostrada, piazzale della Malpensata, Bonomelli e Paleocapa, oggi godono di una centralizzazione semaforica. Abbiamo sicuramente, anche a valle dell'approvazione del PUMS, l'idea di poter ragionare su queste forme di monitoraggio in tempo reale anche su altre arterie di accesso alla città.

Mi piacerebbe concludere riprendendo il punto da cui sono forse partito, cioè che il PUMS è un documento importante, i contenuti sono stati credo sviscerati, almeno io ho cercato di farlo nel migliore dei modi, così come ho cercato di rispondere alle istanze poste dai consiglieri, che mi hanno aiutato a chiarire meglio alcuni punti. Non è scolpito nella pietra, non è proprio per sua natura, lo avevamo visto nelle slide, un'approvazione ora e per sempre, anzi è l'approvazione di un documento che per sua natura deve essere flessibile, adattarsi alla realtà mutevole, aggiornarsi ai contenuti, agli obiettivi e alle sfide che arrivano e che ogni anno cambiano.

Pensate alla sfida climatica cinque anni fa come se ne parlava e come se ne parla anche solo oggi. Quindi, può avere molti difetti. Sono totalmente anti retorico su questo, non intendo descriverlo come il miglior piano del mondo. Ha molti pregi. Penso che il monitoraggio, che passa anche attraverso la partecipazione e il coinvolgimento dei consiglieri, in primis e dei cittadini ancora di più, possa nel tempo essere rivisto, aggiornato e integrato e che possa rimandare e riverberare agli altri strumenti di pianificazione del territorio e, ovviamente, dal nostro punto di vista, se saremo ancora noi a governare questa città, a portare avanti un quadro coerente di trasformazione di Bergamo verso alcuni valori che sono quelli che ho cercato di ricordare in tutti gli interventi di questa sera e di ieri sera, cioè la sostenibilità, la qualità dell'ambiente e della vita, la qualità dello spazio pubblico, che è una cosa in più ed è una cosa importante, e più in generale il benessere dei nostri cittadini.

PRESIDENTE:

Prima di passare alla votazione degli emendamenti, che precede poi le dichiarazioni di voto, comunico all'aula che sono stati presentati due ordini del giorno urgenti, entro l'ora stabilita. Uno da parte della Lega, che ha come primo firmatario il consigliere Facchetti, sul tema caro utenze, carburanti e TARI. L'altro presentato ha come primo firmatario il sindaco Gori ed è relativo allo ius scholae.

Adesso passiamo alla votazione degli emendamenti.

(Esce dall'aula la consigliera Riccardi; al momento della votazione sono presenti n. 30 consiglieri).

Poiché nessun altro chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese l'emendamento presentato dai consiglieri Corbani, Togni, Paganoni, Serra e contrassegnato con il n. EMEND. 1 (n. E0230233 p.g.).

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 1 consigliere astenuto (Ceci), n. 21 voti favorevoli (Gori, Serra, Vergalli, Russo, Milesi, Rota, Amaddeo, Deligios, Nespoli, Bruni, Paganoni, Zaccarelli, Bottaro, Conti, Raineri, Togni, De Bernardis, Ruzzini, Coter, Suardi, Corbani), n. 8 voti contrari (Tremaglia, Pecce, Minuti, Bianchi, Facchetti, Rovetta, Stucchi, Nosari).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che il preindicato emendamento è stato approvato a maggioranza dei votanti.

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese l'emendamento presentato dal consigliere Ribolla e contrassegnato con il n. EMEND. 2 (n. E0230405 p.g.).

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 9 voti favorevoli (Ceci, Tremaglia, Pecce, Minuti, Bianchi, Facoetti, Rovetta, Stucchi, Nosari), n. 21 voti contrari (Gori, Serra, Vergalli, Russo, Milesi, Rota, Amaddeo, Deligios, Nespoli, Bruni, Paganoni, Zaccarelli, Bottaro, Conti, Raineri, Togni, De Bernardis, Ruzzini, Coter, Suardi, Corbani).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che il preindicato emendamento è stato respinto a maggioranza di voti.

(Entra in aula la consigliera Riccardi; al momento della votazione sono presenti n. 31 consiglieri).

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese l'emendamento presentato dal consigliere Ribolla e contrassegnato con il n. EMEND. 3 (n. E0230405 p.g.).

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 9 voti favorevoli (Ceci, Tremaglia, Pecce, Minuti, Bianchi, Facoetti, Rovetta, Stucchi, Nosari), n. 22 voti contrari (Gori, Serra, Vergalli, Russo, Riccardi, Milesi, Rota, Amaddeo, Deligios, Nespoli, Bruni, Paganoni, Zaccarelli, Bottaro, Conti, Raineri, Togni, De Bernardis, Ruzzini, Coter, Suardi, Corbani).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che il preindicato emendamento è stato respinto a maggioranza di voti.

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese l'emendamento presentato dalla consigliera Pecce e contrassegnato con il n. EMEND. 4 (n. E0230679 p.g.).

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 3 consiglieri astenuti (Ceci, Minuti, Nosari), n. 6 voti favorevoli (Tremaglia, Pecce, Bianchi, Facoetti, Rovetta, Stucchi), n. 22 voti contrari (Gori, Serra, Vergalli, Russo, Riccardi, Milesi, Rota, Amaddeo, Deligios, Nespoli, Bruni, Paganoni, Zaccarelli, Bottaro, Conti, Raineri, Togni, De Bernardis, Ruzzini, Coter, Suardi, Corbani).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che il preindicato emendamento è stato respinto a maggioranza dei votanti.

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese l'emendamento presentato dalla consigliera Pecce e contrassegnato con il n. EMEND. 5 (n. E0230701 p.g.).

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 9 voti favorevoli (Ceci, Tremaglia, Pecce, Minuti, Bianchi, Facoetti, Rovetta, Stucchi, Nosari), n. 22 voti contrari

(Gori, Serra, Vergalli, Russo, Riccardi, Milesi, Rota, Amaddeo, Deligios, Nespoli, Bruni, Paganoni, Zaccarelli, Bottaro, Conti, Raineri, Togni, De Bernardis, Ruzzini, Coter, Suardi, Corbani).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che il preindicato emendamento è stato respinto a maggioranza di voti).

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese l'emendamento presentato dalla consigliera Pecce e contrassegnato con il n. EMEND. 6 (n. E0230709 p.g.).

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 10 voti favorevoli (Ceci, Tremaglia, Pecce, Minuti, Bianchi, Facchetti, Rovetta, Stucchi, Nosari, Coter), n. 21 voti contrari (Gori, Serra, Vergalli, Russo, Riccardi, Milesi, Rota, Amaddeo, Deligios, Nespoli, Bruni, Paganoni, Zaccarelli, Bottaro, Conti, Raineri, Togni, De Bernardis, Ruzzini, Suardi, Corbani).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che il preindicato emendamento è stato respinto a maggioranza di voti.

CONSIGLIERA PECCE, per dichiarazione di voto:

Per quanto riguarda gli interventi dei colleghi di minoranza, voglio far osservare, in particolare a Vergalli e Corbani, che quello che noi vogliamo nel PUMS è stata la seconda parte del mio intervento, quindi, non siamo così confusi nel dire quello che ci piace, quello per cui siamo favorevoli e quello per cui siamo contrari. Abbiamo le idee molto chiare e vi prego di sentire la seconda parte del mio intervento.

La seconda cosa che voglio dire è che sono molto colpita, perché neppure nelle risposte nell'intervento dell'assessore Zanoni è stato fatto alcun accenno all'aeroporto di Orio, nel senso che io chiedo che sia inserito nel PUMS perché mi sembra talmente assurdo che l'impatto ambientale che l'aeroporto ha sulla città venga escluso dal PUMS pur facendo naturalmente rapporto e raccordo col piano sviluppo aeroportuale.

Io volevo dire questo perché lo stesso assessore ha ribadito addirittura che la parola con cui vorrebbe definire il PUMS è "ambiente". C'è stato un intervento della collega Milesi che ha ricordato anche l'Agenda 2030, ambiente e salute pubblica. C'è stato un ricordo ancora anche di Vergalli di questa Agenda 2030. La collega Corbani parlava addirittura del disastro ecologico che è naturalmente tutto frutto delle emissioni della mobilità su gomma e parlava del ghiacciaio della Marmolada, come ne aveva parlato anche Vergalli, come un esempio del riscaldamento globale e del clima assolutamente stravolto dal comportamento antropico, dal comportamento umano. Però su questo io non ho sentito risposta. Giù le mani dalla mia macchina, diceva la collega Corbani, io dico giù le mani dal mio aereo. Comunque io ho ricordato, per quanto riguarda questo tema che, parliamo soltanto dell'inquinamento acustico e l'inquinamento acustico sfiora di venti volte con sessanta decibel su asili nido, scuole, case di riposo, venti volte il limite stabilito dall'OMS, quindi che ambiente di vita e di qualità vogliamo dare a chi ha questi livelli di decibel?

Ricordo che poi, come ho già detto, possiamo trovare importanti documenti che possono essere utili per quello che la città deve chiedere all'aeroporto nel piano di sviluppo aeroportuale. Detto questo, vedo che non ci capiamo, ma scusate, è una cosa così macroscopica. Quando un aereo parte e decolla qualcosa fa

nell'atmosfera, rilascia qualcosa. Quanti camion ci vogliono per fare quello che sta scaricando quell'aereo? Abbiamo mai calcolato bene questo impatto? No. Deve stare nel PUMS.

Per quanto riguarda invece la votazione che abbiamo deciso di fare separatamente per le controdeduzioni, ventidue osservazioni, controdeduzioni di ventuno più un voto separato per la n. 17. Per quanto riguarda la n. 17, come dicevo, ci sono state delle posizioni talebane e per quanto riguarda alcuni argomenti, porta San Lorenzo, ZTL scolastica, il piano della sosta, la zona di bassa emissione, ci sono state richieste ancora più serie e sono temi sui quali abbiamo avuto idee diverse.

Per quanto riguarda tutto il resto, c'è talmente tanto, lo abbiamo detto anche in Commissione, per cui si mescolano aspetti positivi ed aspetti negativi, si mescolano risposte su temi che ci stanno a cuore e sulle quali sono d'accordo e risposte invece su temi sulle quali siamo meno d'accordo e su questo avremmo deciso di astenerci.

CONSIGLIERA COTER, per dichiarazione di voto:

I principi generali di questo piano per il movimento sono condivisibili. Io sono concorde sulla necessità di dare valore alla città attraverso ZTL, zone 30, corsie ciclabili, piazze libere dalle auto, e mi fa piacere che sia stato recepito anche il suggerimento di trovare una compensazione di spesa in qualche modo per il consumo di città che viene generato con il traffico privato proveniente dalla provincia che è numericamente consistente.

Mi fa piacere che si ragioni con ATB sull'attualizzazione delle linee nei quartieri. Si dovrebbe ragionare anche sulle integrazioni tariffarie autobus + treno, quello che accennavo nello specifico per il Papa Giovanni. Anche la condivisione di attenzione sulla questione dei veicoli elettrici. Rimangono altresì alcuni temi di fondo che ci vedono invece su posizioni differenti, come la BRT che secondo noi va in conflitto con la possibilità di valorizzazione della ferrovia, in modo anche poco coerente rispetto invece alla scelta condivisibile, dal nostro punto di vista, di dare priorità al TPL a scapito della mobilità privata. Mi riferisco alle corsie preferenziali.

Il mio voto sarà di astensione sia per la parte delle osservazioni, in quanto, come già spiegato dalla collega dell'opposizione, raggruppate in modo tale per cui alcune condivisibili e altre meno, risulta difficile dare una votazione differente.

Sarà di astensione anche rispetto al piano. Io poi mi aspetto con interesse di vedere come questo piano sarà declinato dal punto di vista pratico, affinché non resti puramente teorico e ideologico.

Sull'accento all'aeroporto, concordo con la collega Pecce che fosse necessario.

CONSIGLIERE NOSARI, per dichiarazione di voto:

Assessore Zenoni le sottopongo una riflessione di rottura rispetto a quello che è stato detto finora. Le dico un po' cosa penso del PUMS in termini generali, giusto anche perché bisogna sintetizzare in cinque minuti. Lo ritengo poco coraggioso, nel senso che nel momento in cui uno ha una visione, una visione potente di quella che deve essere la città anche del futuro, bisogna avere il coraggio di intraprendere delle

scelte che sono anche impopolari, delle scelte nette che sono molto impopolari, e in quello che io leggo vedo sì un taglio della direzione che si vuole prendere, ma non vedo quelle scelte che, secondo me, sarebbero veramente radicali e renderebbero veramente un percorso ancora più netto di quello che si sta intraprendendo.

Nel momento in cui poi logicamente questa strada non si riesce a intraprendere per volontà o perché comunque ci sono mille altre scusanti e tematiche che entrano in gioco, è chiaro che bisogna seguire una strada diversa, una strada dell'equilibrio, una strada dove bisogna ottemperare a quelle che sono le esigenze e le necessità di tutti. Allora lì io vedo il vulnus all'interno di questo PUMS. Vedo delle difficoltà, perché lo ha detto anche lei tra le righe, noi abbiamo ascoltato le esigenze di una certa parte della cittadinanza. Forse magari ho capito male io, ma io questo ho compreso. Cioè noi abbiamo seguito le indicazioni che una parte dei cittadini ci hanno dato.

Nel momento in cui invece si va delineare quello che è un programma per la città, trovare un equilibrio tra quelle che sono le esigenze della vostra parte di elettorato che ha sottoposto delle questioni, ritengo che sia anche giusto, invece, andare però a valutare quelle che sono poi le esigenze di un'altra parte dei cittadini perché ci sono. Ci sono delle scelte che voi state mettendo in campo e che io condivido, partiamo da questo presupposto, ma vedo poi nella declinazione pratica quelli che sono poi, mi verrebbe da dire, più dei disincentivi, anziché degli incentivi. Cioè, a volte manca proprio la capacità di realizzare fino in fondo quel grande disegno che io vedo che avete in mente, ma a livello pratico manca realmente quella voglia, quella spinta di realizzare delle forme ben delineate di sostenibilità, di una città che comunque sia più attenta alle esigenze dell'ambiente.

Io capisco che quello è l'orizzonte, quello si vede, quello è evidente, ma a livello pratico mi sembra che si vada un pochettino a tentoni e quindi dal mio punto di vista questo PUMS manca proprio di coraggio.

Io, dalla vostra parte, sembra in effetti una frase un po' retorica, però avrei osato di più. Questo sì.

CONSIGLIERE STUCCHI, per dichiarazione di voto:

Un ringraziamento direi doveroso all'assessore per l'impegno sincero e per l'ascolto delle nostre proposte, un po' meno per l'accoglimento, perché in effetti non c'è stato. Però insomma scrivere con gli uffici e con tutte le persone che hanno collaborato un documento di questo tipo, sicuramente è impegnativo, un po' come scrivere l'Ulisse di Joyce o qualcosa di corposo che può essere rappresentato con fatica e quindi si capisce qual è il lavoro che c'è dietro. Però due concetti che ribadisco. Sulle zone 30, detto francamente, senza i dissuasori fisici, quindi quei cordoli che vengono messi, piuttosto che tecnologici come quei totem che si possono mettere oggi fissi, io penso che di risultati se ne ottengano pochi in termini di contenimento della velocità delle persone che transitano in quelle zone. Perché non è da sottovalutare comunque la funzione di deterrenza che questi strumenti hanno soprattutto i totem, a prescindere che siano accesi o meno la gente rallenta, la gente diminuisce la velocità.

Lo stesso ragionamento per quanto riguarda il discorso del rumore. Conosco anch'io le norme nazionali. Infatti, ieri dicevo che in Francia, citando uno degli esempi sul sistema medusa che stanno utilizzando, anche loro non possono ancora dare sanzioni però il display che emette un segnale verde, una faccina felice verde piuttosto che una rossa arrabbiata, ti fa capire che stai facendo qualcosa che va contro quello che è il

normale comportamento civico che uno dovrebbe tenere, quindi una cattiva condotta. Senza sanzionare, ma dare almeno un'indicazione funge anche questo come deterrenza.

Ultima cosa, il trasporto pubblico locale. Abbiamo parlato tanto, però assessore questa sera volevo aderire alla richiesta di venire in Consiglio senza utilizzare la macchina, ma purtroppo per problemi alla schiena non possono camminare per due chilometri e mezzo e non posso utilizzare la bicicletta perché purtroppo è stata sconsigliata. Io volevo venire in autobus, ma il primo autobus per venire qui da dove abito io qui passa domani mattina alle 7.08. Quindi, era difficile venire in Consiglio comunale utilizzando l'autobus. Allora potenziamo il trasporto pubblico locale, facciamo qualcosa che renda veramente fruibile la città, se si vogliono utilizzare metodi alternativi alle autovetture.

CONSIGLIERA NESPOLI, per dichiarazione di voto:

Verrebbe da chiederle consigliare Stucchi dove abita. Grazie, ero solo curiosa.

Dunque PUMS per la prima volta, perché fino alle passate edizioni era PUM piano urbano della mobilità. La sostenibilità è stata inserita da pochissimo, perché la sostenibilità è diventata un parametro molto importante per le città, la nazione e per le prescrizioni quindi legislative nazionali ed europee.

Questa sostenibilità sta a cuore a tutti, anche all'opposizione. Luisa Pecce boccia quasi tutto però ha a cuore la sostenibilità. Adesso, battute a parte, quali sono i punti di forza? Abbiamo seguito attentamente tutte le Commissioni, tutte le presentazioni del PUMS con le associazioni, è stato un momento formativo enorme, devo essere sincera, grazie all'assessore Angeloni e agli uffici, perché anche i comuni cittadini che ricoprono questo ruolo hanno un grandissimo bisogno di informazioni.

La visione politica che riprende le normative è importantissima, perché con questo PUMS noi vediamo coniugate le normative con la richiesta di trasporto pubblico da parte dei cittadini. Siamo la lista civica dei quartieri e per questo comprendiamo e siamo portatori delle osservazioni da parte dei nostri concittadini, le comprendiamo.

Abbiamo apprezzato che questo PUMS metta al centro l'accessibilità alla città anche dai quartieri - questa è una grandissima novità - in passato più faticosamente raggiunti da piste ciclabili, dal bike sharing, dai monopattini. E la domanda di mobilità dei cittadini è elevatissima. Infatti, la partecipazione è stata elevata da parte di singoli cittadini, professionisti, dalle associazioni, proprio attraverso il percorso proposto.

Quindi, con questo PUMS la risposta si allarga dal centro ai quartieri e il centro si allarga nei quartieri con infrastrutture, implementazioni periferiche, i parcheggi di attestamento, aumento degli stalli per residenti, aumento di ciclabili e delle loro connessioni dal centro verso la periferia.

Le ZTL in centro come Sentierone allungato attraggono e accolgono i cittadini e proteggono il commercio. Tutti gli studi dicono che dove ci sono le ZTL la gente arriva. Ieri ho cercato su Google, quando la minoranza sosteneva che le ZTL non servono, e ci sono le ZTL in Salento, a Torre Canne, in micro paesi della Puglia. Stanno mettendo le ZTL per attrarre e rendere più belle le passeggiate nei centri dei paesi. Quindi le ZTL in centro hanno il loro perché e soprattutto la città si abbellisce con le piazze e le riqualificazioni dei giardini decisamente più accoglienti e piacevoli per fare shopping e non solo. Poi chi sceglie il centro commerciale fa altre scelte, io non polarizzerei la discussione perché anche il commercio è molto diversificato.

A chi dice che è un PUMS già vecchio rispondiamo che forse è meglio che sia così, visto che la città si è fatta trovare pronta con progetti quali Porta Sud e Teb 2 che sono state inserite nel PNRR, frutto di un grandissimo lavoro di questa Amministrazione che ha fatto rete fra i vari assessorati e che non ha mai perso tempo nel tessere rapporti con gli stakeholder per progetti vitali per la città, al punto che arriverà l'alta velocità a Bergamo che ci conetterà velocemente col resto d'Italia e con l'Europa e con tutti i vantaggi economici, culturali e sociali per la nostra città e l'economia.

In quest'aula abbiamo molto discusso di queste opere, come nelle Commissioni dedicate: il raddoppio della linea ferroviaria Ponte-Seriate-Montello, il tratto di Bergamo Orio al Serio, la futura Porta Sud e la Teb 2 sono tutte importanti infrastrutture che implementano lo shift modale per i cittadini che giungono da fuori città.

Questa cosa è stata poco raccontata, o meglio, è stata molto raccontata ma poco capita.

La cosa che mi interessava dire è che, comunque, in settimana voi vi siete opposti alle piste ciclabili, alla ZTL, quando in Regione c'è stata una mozione congiunta approvata all'unanimità a favore della mobilità dolce. Quindi, mettetevi d'accordo. La Lega ha fatto critiche come la città dei balocchi di Pinocchio, non ha fatto critiche costruttive. Sarebbe importante avere, a parte i semafori intelligenti che ha proposto Tremaglia, avere anche delle risposte invece di essere così tranchant. Mettetevi un po' d'accordo.

CONSIGLIERE PAGANONI, per dichiarazione di voto:

Ne avevo tre davanti, si sono cancellati tutti, non me l'aspettavo. Prendo spunto dall'intervento del consigliere Nosari. Mi è piaciuto il suo intervento, complimenti. È un bell'intervento stimolante per il pensiero. La penso come lui, per cui mi sarebbe piaciuto, non soltanto nel PUMS, ma in generale, mi piace la politica molto aggressiva, molto evidente in alcuni punti per far capire qual è la direzione. Purtroppo, questo non è sempre possibile.

Mi sarebbe piaciuto chiudere il Centro Piacentiniano già il primo anno del primo mandato, mi sarebbe piaciuto avere la città zona 30 subito appena approvata in questo Consiglio comunale diversi anni fa. Come, per un altro verso, sarebbe molto bello davvero non poter costruire dove ci sono delle zone verdi e avere decine di milioni di euro da pagare, in un mondo ideale, per poter dire ai privati "tu lascia verde questa zona ad oggi verde". Purtroppo non è sempre possibile, anzi spesso non è possibile vivere in un mondo ideale.

Io penso che questo PUMS sia evidentemente chiaro, come hai detto anche tu, è chiara la direzione che vuole prendere e che questa Amministrazione ha preso. Per cui, certo, si sono fatte delle scelte, si è dato ascolto ai cittadini in generale di Bergamo poi però si è presa la strada che è quella di questa Amministrazione, che era nel suo programma ed è quello che sta portando avanti.

Io ringrazio davvero l'assessore Zenoni, perché è stato molto chiaro in questa sua replica, mi è piaciuto molto, gliel'ho scritto, perché davvero è stato molto chiaro, ha risposto a tutti i vari interventi che ci sono stati ieri e alle domande anche durante le Commissioni dei vari punti che abbiamo discusso.

Io penso che sia davvero uno degli assessori più competenti, se non il più competente, alla mobilità che abbia avuto il Comune di Bergamo negli ultimi anni, anzi da quando sono qua io in Consiglio comunale. Quando è giusto, è giusto, per cui ci mancherebbe altro. Io penso che la direzione sia chiara. In un mondo ideale si potrebbe fare di più, ma non siamo in un mondo ideale. Poi da un lato è anche giusto dare ascolto

comunque anche a quella parte di cittadinanza che non la pensa come questa Amministrazione, per cui le zone 30 che questo Consiglio ha votato si faranno, si faranno con calma, si faranno ascoltando le reti dei quartieri, si faranno ascoltando i cittadini e si arriverà ad attuarle con i tempi che anche la burocrazia ogni tanto impone. Insomma, non siamo dei privati, siamo un pubblico, per cui ci sono dei tempi e delle normative anche nazionali che bisogna seguire.

Si ricorda l'assessore che anni fa chiese appunto anch'io i semafori a tempo, piuttosto che i rialzi e i dossi colorati, piuttosto che altri strumenti che avrebbero potuto far sì che la città diventasse più sicura, che le auto potessero rallentare e i cittadini si potessero sentire più al sicuro andando in bicicletta e a piedi.

Purtroppo, le normative nazionali ancora non ce lo permettono, per cui non è soltanto la volontà di questa Amministrazione o della Giunta, ma ci sono delle norme da seguire.

Io penso che questo PUMS sia un ottimo non solo punto di partenza, ma davvero dia la direzione giusta per la quale questa Amministrazione è stata eletta, per cui il mio voto non potrà che essere favorevole.

CONSIGLIERA MILESI, per dichiarazione di voto:

Sicuramente il PUMS è una sfida, una sfida che ci chiama tutti come persone. Abbiamo sentito che ci sono dei tempi per la realizzazione del PUMS a breve, medio e lungo termine ed è una sfida sostenibile. Sono stati citati diversi paragoni con le città europee e con alcune città italiane. L'assessore ieri parlava di Firenze per quanto riguarda i parcheggi di interscambio. Ci sono degli sforzi che vengono fatti a livello nazionale rispetto proprio al principio di sostenibilità, di mobilità sostenibile.

Esiste una strategia anglosassone che dice "evita, sposta, migliora" e questo vuol dire evita l'utilizzo di trasporto a favore della prossimità, se ti sposti allora meglio con un trasporto sostenibile e migliori il tipo di trasporto che tu stai utilizzando a basse emissioni.

Ma lo sforzo che l'Amministrazione fa - sicuramente l'auto elettrica ha una valenza e siamo chiamati tutti a cambiare nel trasporto pubblico locale la flotta, così come a livello individuale dobbiamo tutti, nel limite del possibile, utilizzare delle nuove forme innovative e sostenibili - ma lo sforzo è proprio quello di passare dall'auto privata ad un sistema di mobilità collettiva che va al di là dell'utilizzo dell'auto elettrica. È proprio dall'auto privata alla mobilità attiva. È questo il cambiamento a cui siamo chiamati e che ci differenzia politicamente dalla minoranza.

Tanto è vero che quando il consigliere Carrara ieri faceva vedere quelle fotografie dove diceva che non parcheggia nessuno, se non ci parcheggia nessuno allora si è liberato uno spazio e questo spazio può diventare altro, può diventare un percorso ciclabile, può diventare un percorso pedonale, ci si possono mettere degli alberi, ci si possono mettere delle panchine, ci si può fare altro, perché se l'auto non ci arriva più e nessuno utilizza quello spazio, di quello spazio capovolgo la visione che ho, ed è questo un po' che ci caratterizza in modo diverso.

La riduzione del livello di utilizzo di automobili rende sicuramente le strade più attraenti trasformandole da vie di transito a luoghi di coesione, di relazione sociale. Un pochino è questo il cambiamento, ed è un cambiamento che ci vede a migliorare l'immagine della città.

Ieri è stato citato il turismo, ma lo sappiamo benissimo che il cambiare formulazione di trasporto significa anche sostenere il commercio di prossimità, significa incentivare il turismo, che è sempre più attento alle forme di attuazione, incentiva la riqualificazione, incentiva gli investimenti, costi e benefici.

Ieri abbiamo sentito più volte negare i principi delle zone 30, della ZTL e della pedonalizzazione, però la statistica ci dice che quando si liberano le strade, quando le strade diventano pedonali, c'è una riduzione temporale del fabbricato nel breve termine. I loro effetti positivi diventano evidenti nel giro di appena un anno.

Ora vorrei solo dare un principio. Nel PUMS ci sono degli obiettivi chiari che abbiamo sentito, però, proviamo a cambiare, a sostituire obiettivi con vantaggi. Per cui quali vantaggi? Vantaggi legati alla condivisione del trasporto, per cui un flusso libero, i vantaggi del trasporto a zero emissioni, i vantaggi della salute pubblica, i vantaggi della sicurezza stradale e dell'incidentalità, del trasporto intelligente, i vantaggi delle nuove formulazioni dei parcheggi, i vantaggi della logistica urbana.

Sono tutti i vantaggi per un'Amministrazione e una città che si traducono in "come vivo la città", modi, tempi, orari, azioni, spazi. Ed è quello che noi oggi andiamo ad approvare, per cui a nome del Partito Democratico esprimo parere favorevole e rinnovo i ringraziamenti per l'importante lavoro svolto all'Amministrazione, agli estensori di piano, all'ufficio, alla cittadinanza e a tutte le associazioni che hanno partecipato e che sono intervenute.

CONSIGLIERA RUZZINI, per dichiarazione di voto:

Innanzitutto grazie all'assessore Zenoni e ai tecnici per aver dato questo piano della mobilità sostenibile che noi voteremo sicuramente e con piacere perché ci riconosciamo in questa visione di città, in questa idea di città.

Mi permetto di tornare a qualche sollecitazione di ieri e di stasera rispetto a quanto detto dai consiglieri di minoranza. Innanzitutto, Malpensata, perché il tema del parcheggio della Malpensata è stato citato e iper nominato e giustamente Zenoni stasera risponde dicendo che c'è il parcheggio di via Spino. Quindi, la quota dei parcheggi è in attivo. Non solo, c'è anche il Cristallo Palace con duecento posti liberi. Di conseguenza, il fatto dell'andare a spostare il più possibile verso l'esterno della città il parcheggio vuol dire creare quei parcheggi di interscambio di cui ieri si diceva e si chiedeva dove sono i parcheggi di interscambio, quello è un parcheggio e, dico a Stucchi, se vuole trasferirsi a Malpensata i pullman arrivano fino all'una di notte al Cristallo Palace perché c'è la fermata del bus che va verso l'aeroporto e di conseguenza è molto ben servito. Non so dove abiti, ma può fare un ragionamento.

Città alta è un tema assolutamente delicato. Concordo con l'assessore sulla possibilità di parlarne. Lo ringrazio anche per il fatto di aver detto che daremo risposte a ICOMOS. Credo che il tema di città alta sia cara a tutti. Mi pare strano però andare a pensare di risolvere il problema del parcheggio della Fara proponendo un parcheggio davanti a Palazzo Frizzoni e, ahimè, non credo più che sia una boutade, visto che continuano a riproporla periodicamente. Mi fa strano anche che venga criticata l'idea del chiudere città alta il giovedì, tra l'altro iniziativa decisamente ben accolta dai residenti di città alta e anche dai commercianti.

Sull'aeroporto ricordo ai colleghi di minoranza che l'unica occasione in cui qui, in quest'aula, in questo mandato - io sono qui solo da tre anni, non come tante altre persone - si è parlato di aeroporto e si è parlato con i tecnici di SACBO, è stato in occasione del radiofaro. Un Consiglio decisamente non facile, in cui tutti, in maniera compatta, ve ne siete andati. Di conseguenza, quando c'era la possibilità di porre delle questioni a chi l'aeroporto lo gestisce, voi non c'eravate, quindi si fa alla svelta a fare poi gli slogan, se poi nel concreto, quando si tratta di porre le questioni, nei momenti in cui bisogna porle, non ci siete.

Infine, un tema che può apparire di poco conto, ma non lo è. Mi sento di prendere da parte della maggioranza le distanze rispetto alle tesi negazioniste del consigliere Bianchi di ieri sera. Trovo che dire che non è colpa dell'uomo e negare che i cambiamenti climatici siano anche determinati dall'operato dell'uomo, sia veramente un'offesa rispetto a quanto...

CONSIGLIERE DELIGIOS, per dichiarazione di voto:

Inizio dicendo che ovviamente convintamente il nostro gruppo voterà il PUMS. Non è riuscita a dirlo per carenza di tempo ed eccesso di entusiasmo la collega Denise Nespoli.

Due considerazioni. Ieri sera è stato utilizzato molte volte in termine negativo il termine scelta ideologica. Ora, anche se la parola ideologico ha una connotazione che è stata identificata come negativa, vi sono visioni, citavo Gramsci, in cui si dice "ideologia come concezione del mondo che vuole animare". Io penso che alla fine valga la pena di considerare una cosa. Respiriamo tutti la stessa aria, condividiamo gli stessi spazi, stiamo bene se l'ambiente che ci circonda è salubre, non ci siamo noi della maggioranza e voi della minoranza, ma ci sono donne, uomini, bambine e bambini di questa città che hanno il diritto di vivere in un posto più tranquillo, silenzioso, più fresco, meno pericoloso. Credo che, al di là di quello che sarà il risultato di questa sera, con un voto di sostegno, un voto di astensione o contrario, sarebbe bello se tutti, comunque, ci impegnassimo in vista di questo scopo, cioè di migliorare la vita della nostra città.

Circa l'intervento del consigliere e amico Nosari, dico che anch'io, probabilmente, come altri di noi, sarei stato forse più drastico. In questi anni ho seguito mio figlio che ha studiato in diversi paesi europei e ho visto scelte molto più drastiche e ideologiche che hanno condotto a mio modo di vedere a dei risultati molto positivi. C'è però l'arte della politica che consiste nel fare sintesi tra diverse posizioni, mettere insieme le posizioni magari più dure e decise, più contrarie all'auto e le posizioni che vedono le tematiche del lavoro e le tematiche complicate di città alta, quindi ben venga che ci sia una regia superiore. Io penso che dalla tolda della nave forse ci sia una visione più completa di quella che abbiamo noi dalla stiva o dai ponti inferiori.

Comunque, spero che ci sia sempre questa visione al futuro e alla crescita di questa città a cui tutti noi, maggioranza e minoranza, teniamo molto. Quindi, ribadisco il voto positivo.

Ringrazio e faccio i miei complimenti all'assessore – glieli ho fatti prima su Whatsapp - perché credo che l'intervento sia stato realmente molto interessante, molto compiuto. È vero ciò che diceva Paganoni, probabilmente per la formazione professionale del nostro assessore è la prima volta che abbiamo una visione di questa ampiezza. Poi si può essere favorevoli o contrari, ma credo che questo sia innegabile.

SINDACO GORI, per dichiarazione di voto:

Volevo rispondere al consigliere Nosari. L'ha già fatto Simone Paganoni, ma lo ripeto anch'io.

Mi ha colpito il suo intervento perché non ho capito bene dove voleva ci posizionassimo, cioè ha chiesto maggiore radicalità da una parte, però anche maggiore equilibrio per tener conto di tutti i punti di vista. Allora noi rivendichiamo una linea che è sufficientemente netta da essersi attirata le critiche molto vive dei suoi colleghi, perché se non ci fosse stata una linea riconoscibile non ci sarebbero state le critiche, però sufficientemente graduale nell'applicazione da non travolgere abitudini, diritti e giuste rivendicazioni di altre fasce cittadini.

Questa visione io ritengo sia riconoscibile, è quella dichiarata sin dal programma elettorale del 2019, che si concretizza in un progressivo disegno di trasferimento della mobilità dal mezzo privato al mezzo pubblico, nella promozione della mobilità ciclabile e delle forme di condivisione dei mezzi di trasporto, quindi lo sharing in tutte le sue espressioni, nella protezione delle zone della nostra città più fragili, quindi il centro storico e città alta a maggior ragione. Protezione che ci fa immaginare una progressiva attenuazione del carico veicolare su città alta e di cui la realizzazione e il completamento del parcheggio di via Fara, torno a dirlo in quest'aula, è certamente un pezzo non tanto per come era stato inizialmente immaginato, non dalla nostra maggioranza, ma per come in corso d'opera, quando lo abbiamo ripreso in mano dopo cinque anni di silenzio totale da parte dell'Amministrazione comunale gli abbiamo dato una finalizzazione condivisibile, a mio giudizio.

È una visione fatta nella realizzazione di spazi di sosta non nel cuore della città, perché sarebbero attrattivi di traffico in centro, ma a distanza pedonale dal centro, della progressiva realizzazione di spazi di sosta e di attestamento nelle zone periferiche, della tutela della sicurezza dei cittadini e dei ciclisti nei quartieri, di cui, per esempio, il progetto di estensione delle zone 30 è certamente una espressione concreta, e della progressiva estensione ancora delle ZTL e, dove possibile, delle zone pedonali.

A me sembra una visione. Forse poteva essere più radicale, ma sicuramente avrebbe scontentato maggiormente chi ha bisogno di adeguarsi e settarsi via via con questa linea.

Al consigliere Stucchi volevo chiedere la cortesia, siccome sono molto - lo dico sinceramente - interessato al tema della limitazione dei rumori emessi dalle auto e ancor di più dalle motociclette, se ha degli elementi concreti, purché omologati e quindi praticabili da parte della nostra Polizia locale, di suggerirceli. Io più volte, mi è testimone il vicesindaco sono tornato alla carica con i nostri funzionari della mobilità e della Polizia locale, dicendo "ci sarà ben un modo per sanzionare chi passa a tutta velocità sul viale delle Mura facendo il rumore di un aeroplano", però questo modo pare non esserci al momento in Italia. Se lui ha notizia di una sperimentazione a Milano, io ieri ho scritto ai colleghi milanesi se mi possono dare suggerimenti, sono molto interessato.

Ultimo punto invece, che è poi la ragione del mio intervento. Alla consigliera Pecce volevo dire sull'aeroporto che il Piano urbano della mobilità sostenibile non è il piano dell'ambiente della città, ma è il piano della mobilità. Quindi l'aeroporto certamente è considerato per il traffico veicolare che innesca, ed è un traffico significativo ancorché, va ricordato anche questo siccome si trova sul territorio di un altro comune, non del Comune di Bergamo, ma del Comune di Orio al Serio...

(Un consigliere interviene fuori microfono).

SINDACO:

Per quello ce ne occupiamo ma infatti il sedime aeroportuale. Viceversa, il traffico aereo per definizione non rientra nel Piano urbano della mobilità sostenibile. Ci sono altri strumenti perché ovviamente ci sta a cuore quello che lei ha sottolineato ovvero esiste una procedura di VAS che prelude alla zonizzazione acustica. Ci stiamo lavorando con molta intenzione, perché sappiamo che, soltanto nel momento in cui avremo una zonizzazione acustica, avremo l'equivalente del cartello che dice "qui non si può andare a più X di velocità" e quindi, eventualmente, si potrà dire "hai superato quel limite e devi essere sanzionato". Ma fino a che non c'è il cartello è come se il limite non ci fosse.

Viceversa, per quello che riguarda il piano di sviluppo aeroportuale c'è un'altra procedura in corso, la valutazione di impatto ambientale, su cui, le ricordo, il Comune di Bergamo in due distinte occasioni si è espresso in modo assai critico, perché abbiamo osservato che lo sviluppo dell'aeroporto è avvenuto fino praticamente al massimo delineato in quel piano senza che nessuna procedura di mitigazione fosse stata nel frattempo realizzata. Quindi, da lì abbiamo motivato il nostro parere contrario, ma non credo che sia un errore, né una svista, il fatto di non aver compreso questo tema pure così importante nel Piano urbano della mobilità sostenibile.

CONSIGLIERE FACOETTI, per dichiarazione di voto:

Io nel mio intervento ieri non avevo ringraziato gli uffici collaboratori dell'assessore e anche l'assessore che è sempre disponibile. Penso che sia stato un provvedimento lungo, tortuoso e faticoso, quindi lo ringrazio anche per le esposizioni.

Io mi rimetto soltanto a due temi che ho posto all'assessore. Ripeto, non mi convince, e penso che non convincerà neanche i cittadini di Bergamo, il percorso e l'idea di questa Amministrazione su cosa vuol fare per quanto riguarda la BRT. Io ho sottolineato che in questo PUMS, cioè non in un documento che ha inventato Enrico Facchetti, i percorsi di questa infrastruttura sono diversi rispetto a quelli poi prospettati dal soggetto proponente. L'assessore fa presente che se si passava da via Carducci si sarebbe utilizzata una corsia, ma faccio presente che l'attuale versione prevederebbe l'eliminazione di tutti i parcheggi in via Caniana, quindi, nel quartiere di San Tomaso. Ricordo che questa Amministrazione si è presentata alle elezioni promettendo al quartiere di San Tomaso i posti per i residenti, perché è un quartiere assediato dal traffico e dall'entrata degli studenti universitari. Invece che dare i parcheggi al quartiere - perché almeno ora la sera, finita l'università, vengono utilizzati ampiamente dal quartiere - vengono totalmente tolti.

Verranno coperte le rogge anche su via Moroni, quindi, penso che un ragionamento, un qualcosa in più sul percorso di questa infrastruttura debba essere fatto.

Mi risulta per esempio che, in tema di procedura, il protocollo d'intesa con gli altri Comuni ad oggi non sia ancora stato firmato, tant'è che la Provincia va direttamente in conferenza di servizi, proprio perché non è stato possibile firmare il protocollo d'intesa, quindi le difficoltà di questo percorso che va fino a Dalmine sulla 525 sono tantissimi e penso che una riflessione sul percorso debba essere fatta, in modo da impattare il meno possibile sui frontisti e sul traffico, Non esiste oggi neanche un piano del traffico presentato sugli effetti

del traffico provinciale. Capisco che si sono vinti 80 milioni di euro alla lotteria col PNRR, però non è che siccome ci sono tanti soldi dobbiamo spendere e fare il progetto più costoso rispetto a quello più utile.

Io ribadisco di fare ancora una riflessione su questo tema.

CONSIGLIERE TREMAGLIA, per dichiarazione di voto:

Ringrazio l'assessore Zenoni per le risposte, alcune più complete, altre più interlocutorie, ma che comunque ha voluto dare agli stimoli che gli avevo fornito ieri.

Voglio assicurare, più che gli assessori e la Giunta, alcuni colleghi forse a sentire gli interventi, che perlomeno da parte mia non c'è un approccio ideologico su questo tema. È un tema sul quale è giusto che ognuno abbia la sua visione, è comprensibile.

Io su temi come quello della mobilità ho sempre cercato di avere un atteggiamento non di parte, non di contrapposizione sterile e gratuita per partito preso. Prova ne sia il fatto che, lo ricordo, a tema, quando fu approvata la nuova convenzione per il parcheggio della Fara, in quell'occasione con il collega Tentorio e il collega Ongaro formammo un insolito trio di astenuti - accomunati forse dall'unità spirituale, oltre che dall'approccio - al parcheggio della Fara proprio a significare la mancanza di un approccio ideologico su questo tema e su un tema come quello del parcheggio della Fara che senz'altro è un tema sul quale è facile trovare delle criticità. Direi che è lì da vedere. Quindi l'atteggiamento che ho sempre cercato di tenere è un atteggiamento pragmatico. Un atteggiamento pragmatico deriva anche qui dalla consapevolezza da parte mia, da parte nostra penso di poter dire, che la sostenibilità poi deve essere una sostenibilità giusta, necessaria, indispensabile e non rimandabile in termini ambientali, perché penso che nessuno qua discuta il punto, ma anche la sostenibilità futura del vivere la città, del muoversi in città anche in condizioni che non sono quelle ottimali, purtroppo, per la sostenibilità ambientale. Tradotto, quando si parla - anche colpa mia - ad esempio, del centro Piacentiniano, penso che siamo tutti d'accordo che se fossimo turisti in questa città preferiremmo un centro completamente pedonalizzato, preferiremmo un centro enorme in cui si può circolare a piedi e con un parcheggio di migliaia di posti sotterraneo e via dicendo. Sono tutte idee che abbiamo, alcune realizzabili e altre no, dopodiché però bisogna scendere a patti anche col fatto che questa città deve essere vissuta quotidianamente da chi lavora, da chi per necessità si deve spostare, da chi può non avere il modo o il tempo di scegliere il mezzo di trasporto più sostenibile, anche per ragioni economiche in alcuni casi. Quindi, concludo dicendo che la mia differenza forse, la mia distinzione rispetto ai ragionamenti dell'assessore, che comprendo, non sempre li sottoscrivo evidentemente, ma che senz'altro hanno una coerenza e una logica interna, però si trova proprio nel passaggio che lui ha correttamente fatto sul fatto che non possiamo fare solo incentivi, ma servono anche disincentivi. Ecco, forse, non forse, è ruolo dell'opposizione, io ritengo, evidenziare i disincentivi, valutare i disincentivi e laddove riteniamo che i disincentivi che si propongono sono per educare ad una certa condotta i cittadini e laddove non lo sono questi disincentivi ci piace sottolinearli. Se faccio in tempo, faccio questo esempio velocissimo. Mi ricordo quando si parlò della linea C, che quando ci venne presentata la linea C c'era un prospetto delle percorrenze e veniva fatto vedere che la linea C su determinati tratti sarebbe stata competitiva e sarebbe stata più veloce rispetto al traffico veicolare. Ma era più veloce rispetto al traffico veicolare perché veniva rallentato il traffico veicolare sostanzialmente, adesso non ho le carte, ma me le sono salvate perché quello è il ragionamento.

Io apprezzo il fatto che venga detto esplicitamente c'è anche l'intenzione di disincentivare certe condotte e di rendere difficoltose di conseguenza certe condotte, ma penso che sia legittimo e penso che sia anche comprensibile che non possiamo essere d'accordo sempre e comunque con questo tipo di atteggiamento e penso che, ripeto, ci siano tanti bei principi e tante belle idee, ma che non sempre questi principi e queste idee siano realizzabili o perlomeno non sono realizzabili nei tempi e nei modi proposti.

Quindi, anticipo il voto di contrarietà al PUMS.

CONSIGLIERE ROVETTA, per dichiarazione di voto:

Sarò breve. Rilevo che le città dove le politiche di sostenibilità dei trasporti hanno avuto più successo sono quelle nelle quali le diverse tipologie di intervento sono state applicate in maniera integrata.

Gli stessi singoli interventi applicati senza curare il sincronismo e le sinergie risultano quasi sempre inefficaci. Ora, facendo un rapido riassunto di quello che ci siamo detti, sia ieri sera che stasera, limitare o quantomeno concentrarsi su interventi tipo zone 30, ZTL o piste ciclabili, che non sono oltretutto tutte collegabili e lasciando perdere incentivi o comunque interventi molto importanti tipo la sostituzione di bus elettrici, colonnine elettriche - a proposito, l'assessore su questo non mi ha risposto - lascia a mio avviso un po' il tempo che trova. Così come i parcheggi di interscambio che vengono definiti tali, ma secondo me di interscambio hanno gran poco, tipo il Cristallo Palace - che citava prima la collega Ruzzini - è un parcheggio limitato che adesso si è riempito a seguito del parcheggio della Malpensata posto a pagamento e i cittadini se ne stanno lamentando in maniera importante.

Sul parcheggio della Fara, io lo trovo un controsenso, nel senso che se volete tenere le macchine fuori dal centro, non vedo perché si debba perseguire l'idea di mantenere questo parcheggio solo per i turisti e non solo per i residenti.

A mio avviso migliorare i servizi di prossimità in modo tale da ridurre la necessità di spostamenti automobilistici sia in termini numerici e sia di distanze e realizzare una rete intermodale di trasporto che consenta spostamenti più veloci di quelli realizzati, forse questi sarebbero, insieme ovviamente a tutti gli altri interventi in maniera integrata, come ho detto, degli interventi che possono forse riuscire ad arrivare a quella sostenibilità della mobilità che tutti auspichiamo.

Sulla scorta di questo preannuncio il voto contrario del mio gruppo.

CONSIGLIERE MINUTI, per dichiarazione di voto:

Faccio una sintesi di quello che ho già detto ieri sera per poi portare alla conseguenza sul nostro voto negativo su questa proposta.

In questo piano presentato che sicuramente è un piano molto corposo, molto grosso, con tante cose dentro, per cui, ripeto, non c'è bianco e nero, nel senso che non è tutto negativo o tutto positivo, ci sono delle cose che condividiamo e altre meno, ma di fondo ci sono elementi che ci portano al voto negativo.

Il primo sicuramente, come ho detto, è che è un piano fortemente ideologico che va a colpire, soprattutto sulla sosta, in maniera secondo me sbagliata su quella che è oggi l'esigenza della città, in cui si portano

avanti dal punto di vista ideologico degli interventi che sono tutti da dimostrare che abbiano un'efficacia e una valenza per portare un beneficio pratico ai cittadini, perché ricordiamoci che il PUMS è lo strumento pratico al servizio dei cittadini. Manca poi qualcosa di veramente nuovo e innovativo. Uno su tutti, un nuovo modo di risalita ed accesso a città alta, che in una città come la nostra è assolutamente indispensabile al fine di garantire un'innovazione, un qualcosa di nuovo.

Ripeto, vedo tanta ideologia e tanto nuovismo su cose che però sono tutte da dimostrare sull'efficacia. Chiudo con un aneddoto. Mia mamma è della Val Seriana, più precisamente di Castione e alla sua epoca quando era una ragazza l'unico mezzo di locomozione che avevano era la bicicletta che aveva il nonno. Quindi, per venire a Bergamo quelle due o tre volte all'anno, scendeva o accompagnata da qualcuno o fino a Clusone e poi prendeva il famoso trenino da Clusone e venivano verso Bergamo. A un certo punto hanno raccontato a lei e tutti gli abitanti della valle che il trenino era superato, una cosa vecchia, non serviva più, una follia, bisognava passare alle auto, strade, eccetera. Tutti contenti e il trenino non c'è stato più. Poi, chissà come mai, in tempi recenti, quando torniamo in valle, dove ho ancora una casa a Castione, si guarda sempre con nostalgia a questo trenino che non c'è più e si dice che bello quando c'era il trenino e il servizio che c'era.

Ecco, non vorrei che un giorno, assessore Zenoni, anche noi un po' più vecchi facessimo queste considerazioni.

CONSIGLIERE CECI, per dichiarazione di voto:

Questo Piano urbano della mobilità sostenibile, per usare una metafora, direi e ripeto è un piano a senso unico, è un piano che è targato politicamente ed un piano che è finito in zona 30, visto che è il leit motiv del PUMS.

Ho già detto ieri che siamo sull'utopia, nel senso che è un po' da libro dei sogni di una città danese, neanche nel libro delle fiabe di Andersen. Tutti a piedi o comunque tutti in bicicletta. Penso che ci siano troppi divieti di accesso, naturalmente tutti rivolti per quanto riguarda le auto. Ritengo che non ci sia una politica dei semafori intelligenti, che ci siano corsie preferenziali a singhiozzo, strisce blu solo per fare cassetta, parcheggi nel deserto, vedi via Canovine. Penso che sia un piano che, sempre usando una metafora, è deragliato sul treno per Orio, perché sapete che ci sono due quartieri in subbuglio per la chiusura di via Recastello. Sempre usando una metafora, penso che sia un piano che ha sbagliato strada sui parcheggi interrati, visto che quello della Fara e anche altri parcheggi sono negati da questa maggioranza perché troppo vicini al centro, piuttosto che le macchine non debbano comunque accedere in città.

Quindi, non avete compreso, secondo me, il mix di una città che è dinamica, di una città che, l'ho detto ieri, è una città industriale, una città commerciale, una città turistica, una città che ha bisogno di movimento e non sempre e specificatamente può essere quello in bici, piuttosto che a piedi o piuttosto che in pullman. Quindi, sempre per usare una metafora, il voto di Forza Italia è senza sosta e senza dubbi contrario a questo piano.

CONSIGLIERE VERGALLI, per dichiarazione di voto:

Non volevo intervenire perché gli interventi sono stati tanti e interessanti, faccio i complimenti anche all'assessore Zenoni, ma l'ultimo intervento di Ceci mi ha stimolato perché mi sembra in controtendenza rispetto all'intervento molto più articolato, per ragioni di tempo ma anche per le tesi proposte, di ieri, perché ieri sembrava rivendicasse una parte del piano, del PUMS, una parte del lavoro da lui svolto negli anni precedenti. Infatti, mi chiedevo chissà come si comporterà rispetto a una Lega che mi sembrava molto più critica, invece in questi pochi minuti, ovviamente per ragioni di tempo, il Ceci di quest'oggi non ha reso giustizia al suo intervento molto più articolato e molto più corretto rispetto a ieri sera.

È chiaro che il PUMS ha una visione politica, immagino che questo faccia parte delle scelte politiche ed è stato rivendicato non solo dall'assessore, ma anche dal sindaco quando ha richiamato il fatto che è riconducibile al progetto di cui vi è mandato fin dall'inizio. È evidente che sia politico, non credo che possa essere richiamato a un significato di tipo ideologico visto che altri dell'opposizione hanno chiesto di essere più coraggiosi. Quindi sta in mezzo tra una scelta politica e una visione di insieme, ma certo non vuole contrastare con i vari interessi e i vari mondi di questa città, che hanno esigenze in contraddizione.

Ultima cosa. Sul BRT credo che abbiamo parlato tanto la volta precedente in un Consiglio dedicato alla mobilità e mi sembrava ricordare che l'assessore e la Giunta tutta si fossero presi l'impegno di fare un'analisi del piano del traffico che riguardasse quindi quel territorio, quella zona. Credo che siamo rimasti lì, sono passate poche settimane rispetto a quella discussione e siamo ancora in attesa del piano del traffico per la valutazione anche dei flussi, ed eventualmente dei parcheggi. Quindi, dire che i parcheggi vengono tolti completamente mi sembra un pochettino, come ha detto Facoetti, un percorrere accelerando i tempi che sono ancora lì da vedere.

(Esce dall'aula il consigliere Bianchi; al momento della votazione sono presenti n. 30 consiglieri).

Poiché nessun altro chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese le controdeduzioni alle osservazioni al PUMS adottato, ad esclusione della n. 17.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 9 consiglieri astenuti (Ceci, Tremaglia, Pecce, Minuti, Facoetti, Rovetta, Stucchi, Nosari, Coter), n. 21 voti favorevoli (Gori, Serra, Vergalli, Russo, Riccardi, Milesi, Rota, Amaddeo, Deligios, Nespoli, Bruni, Paganoni, Zaccarelli, Bottaro, Conti, Raineri, Togni, De Bernardis, Ruzzini, Suardi, Corbani).

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

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese la controdeduzione all'osservazione n. 17 al PUMS adottato.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 1 consigliere astenuto (Coter), n. 21 voti favorevoli (Gori, Serra, Vergalli, Russo, Riccardi, Milesi, Rota, Amaddeo, Deligios, Nespoli, Bruni, Paganoni, Zaccarelli, Bottaro, Conti, Raineri, Togni, De Bernardis,

Ruzzini, Suardi, Corbani), n. 8 voti contrari (Ceci, Tremaglia, Pecce, Minuti, Facoetti, Rovetta, Stucchi, Nosari).

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 proposta di deliberazione presentata dalla Giunta comunale modificata in conformità all'emendamento n. 1 testé approvato.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 1 consigliere astenuto (Coter), n. 21 voti favorevoli (Gori, Serra, Vergalli, Russo, Riccardi, Milesi, Rota, Amaddeo, Deligios, Nespoli, Bruni, Paganoni, Zaccarelli, Bottaro, Conti, Raineri, Togni, De Bernardis, Ruzzini, Suardi, Corbani), n. 8 voti contrari (Ceci, Tremaglia, Pecce, Minuti, Facoetti, Rovetta, Stucchi, Nosari).

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

IL CONSIGLIO COMUNALE

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

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

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

Visto l'allegato parere della III Commissione consiliare permanente.

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

DELIBERA

1. di dare atto che la proposta costituisce parte integrante del presente dispositivo;
2. di recepire il parere positivo, allegato alla presente (*"Allegato 5 - Parere Agenzia Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Bergamo"*), espresso dall'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Bergamo pervenuto in data 03/02/2022, P.G. E0035332, in merito alle scelte di pianificazione contenute nei documenti del PUMS, per quanto di propria competenza, espresso ai sensi dell'articolo n. 6, comma 3, lettera a), della L.R. n. 6/2012;
3. di approvare, in esito all'esame delle osservazioni del PUMS di cui al documento denominato *"Allegato 6 - Osservazioni al PUMS adottato"*, le proposte tecniche di controdeduzione alle medesime di cui al documento, allegato alla presente, denominato *"Allegato 7 - Controdeduzioni alle osservazioni presentate al PUMS adottato"*, per le motivazioni contenute nel documento stesso, nonché il correlato documento di sintesi (*"Allegato 8 – Schema di sintesi esito controdeduzioni"*);
4. di prendere atto della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), in particolare del Parere Motivato Finale formulato dall'Autorità Competente per la VAS, d'intesa con l'Autorità Procedente, nonché della Dichiarazione di Sintesi Finale formulata dall'Autorità Procedente per la VAS, allegati al presente provvedimento per costituire parte integrante e sostanziale (*"Allegato 9 - Parere Motivato Finale VAS – P.G. 10052913 del 22/02/2022"* e *"Allegato 10 - Dichiarazione di Sintesi Finale VAS – P.G. 10053089 del 22/02/2022"*);
5. di approvare il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Bergamo, costituito dagli atti adottati, modificati e integrati con gli adeguamenti conseguenti all'accoglimento (totale o parziale) delle proposte tecniche di controdeduzione di cui al precedente punto 3;
6. di dare mandato ai competenti uffici comunali di apportare le modificazioni e integrazioni agli elaborati del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) adottato, conseguenti al recepimento totale o parziale delle predette osservazioni e pareri nei modi e per le motivazioni dettagliatamente riportati in

ciascuna delle schede di controdeduzione allegate;

7. di dare mandato ai competenti uffici comunali di adempiere alle attività amministrative e gestionali conseguenti alla presente deliberazione, ivi comprese le attività inerenti il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), con particolare riferimento alla pubblicazione nel B.U.R.L. della Regione Lombardia dell'atto definitivo di approvazione del Piano con indicazione della sede ove è possibile prendere visione dello stesso e degli atti concernenti il procedimento;
8. di dare atto che la documentazione costitutiva del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) definitivamente approvato e del relativo Rapporto Ambientale verrà depositata presso la Direzione Ambiente, Verde Pubblico e Mobilità - Servizio Mobilità e Trasporti - e pubblicata sul portale web istituzionale del Comune di Bergamo, ed acquisterà efficacia con la pubblicazione del relativo Avviso di approvazione definitiva sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia (BURL);
9. di dare atto che il presente provvedimento non comporta impegno di spesa, né diminuzione di entrata;
10. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul sito istituzionale, nella sezione "Amministrazione Trasparente".

“”

Il Presidente invita il Consiglio comunale, mediante votazione palese, a dichiarare immediatamente eseguibile la predetta deliberazione ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D. Lgs. 267/2000.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 2 consiglieri astenuti (Stucchi, Coter), n. 21 voti favorevoli (Gori, Serra, Vergalli, Russo, Riccardi, Milesi, Rota, Amaddeo, Deligios, Nespoli, Bruni, Paganoni, Zaccarelli, Bottaro, Conti, Raineri, Togni, De Bernardis, Ruzzini, Suardi, Corbani), n. 7 voti contrari (Ceci, Tremaglia, Pecce, Minuti, Facoetti, Rovetta, Nosari).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che la preindicata proposta di deliberazione è stata resa immediatamente eseguibile ad ogni effetto di legge.