

PRESIDENTE:

Bene, quindi benvenuti a questo Consiglio comunale straordinario del 21 marzo 2022, Consiglio comunale straordinario richiesto da dodici consiglieri con l'obiettivo di richiedere una informativa, delle informative, tre informative distinte, rispetto a tre temi: collegamento Bergamo-Orio, raddoppio linea Montello-Ponte San Pietro, collegamento veloce BRT Bergamo-Dalmine.

Questa sera, come abbiamo definito nella capigruppo, il Consiglio sarà strutturato in questa maniera, secondo l'ordine di trattazione degli argomenti scelto dall'assessore Zenoni: cominceremo col collegamento veloce BRT Bergamo-Dalmine considerato che abbiamo presente anche Gianni Scarfone che potrà illustrare alcuni dettagli su questa opera, quindi ci sarà la presentazione, l'informativa diciamo, da parte dell'assessore e dei tecnici di riferimento, verranno poi presentati gli ordini del giorno distinti per argomento in alcuni casi, per ora ne sono pervenuti tre, seguirà il dibattito congiunto sugli ordini del giorno presentati, poi la replica e la dichiarazione di voto e il voto, quindi questo per i tre argomenti distinti.

Cominciamo con il collegamento veloce BRT Bergamo-Dalmine. Do la parola all'assessore Zenoni per l'informativa su questo argomento.

ASSESSORE ZENONI:

Visto che gli argomenti sono corposi, in realtà su questo primo argomento cederò subito la parola.

Ho pensato che fosse utile invitare qui ATB, che è il soggetto incaricato della progettazione. Il Comune, come sapete, è il beneficiario del finanziamento e la Camera di Commercio è capofila dell'azione, ma lo ricorderà il direttore Scarfone, quindi gli cedo subito la parola. C'è, oltre a Scarfone anche l'ingegnere Liliana Donato. Colgo l'occasione per presentarla al Consiglio in virtù del fatto che, come avrete letto sulla stampa, diventerà la direttrice, direttore di ATB durante il corso del 2022. Quindi avrete stasera anche il piacere di conoscere il futuro dell'azienda ATB.

Mi fermo subito, gli lascio la parola per una presentazione e quindi intanto grazie.

(Entrano in aula le assessore Ghisalberti, Poli e il consigliere Tremaglia; sono presenti n. 26 consiglieri).

DOTT. SCARFONE – DIRETTORE ATB:

Procederò rapidamente a presentare i principali elementi del progetto che è stato oggetto di una prima istruttoria a partire dal mese di maggio e di giugno e poi è stato recepito nei progetti che sono stati finanziati dal PNRR, in particolare col Annex 2 che comprendeva nel documento che il Governo italiano ha mandato a Bruxelles nell'aprile del 2021 già questo progetto. Poi con un atto successivo il progetto è stato inserito nell'allegato del decreto ministeriale del Ministro Giovannini ed è stato finanziato integralmente per 80 milioni.

Questo progetto si inserisce in una prospettiva strategica del gruppo ATB d'intesa con l'Amministrazione comunale, che si prefigge di realizzare in questo periodo una serie di investimenti strutturali significativi. I più importanti sono la trasformazione della flotta di ATB con autobus elettrici e autobus a metano, tendenzialmente diesel free per il 2025-2027, la messa in servizio di due importanti nuove infrastrutture che sono la T2 attraverso la controllata TEB e il BRT.

Questo tipo di intervento rientra in una strategia locale di un disegno nazionale che è ricondotto all'interno dello stesso PNRR, che con questi investimenti che riguardano una serie di infrastrutture nel Paese si propone di aumentare lo share modale della mobilità sostenibile. Nel nostro contesto, con questi interventi, ma non solo, ci proponiamo di raggiungere, di avvicinarci al 40% dello share modale con la mobilità sostenibile che è uno degli obiettivi che molte città a livello europeo hanno già raggiunto.

Qui c'è una rappresentazione degli impianti infrastrutturali che vi ho richiamato. La T1 che è già in esercizio, la T2 che è in fase di progettazione definitiva. Il percorso della T2 dal punto di vista degli adempimenti è simile al BRT, ma in questa fase siamo già per la T2 nella fase della progettazione definitiva. E poi c'è il BRT che pur essendo una modalità non su infrastrutture pesanti, cioè non su ferro, assolve una funzione analoga alle due linee tramviarie che ho ricordato prima. Questo disegno poi si integra con gli interventi che RFI e il mondo ferroviario ha programmato, anche su indicazione della Regione Lombardia, nel nostro contesto e che affronterete nelle presentazioni successive.

Ci sono due elementi che sono alla base dell'attivazione del progetto BRT e sono la redazione del piano urbano della mobilità sostenibile che vi è stato già presentato nei mesi scorsi, che indicava la necessità di realizzare nel contesto dell'area chiamiamola metropolitana di Bergamo, sistemi di questo tipo e poi nel 2021, nell'ambito del tavolo Ocse, su iniziativa della Camera di Commercio, è stato definito un programma, un progetto più complesso chiamato sentiero dell'innovazione, dove l'asse portante era rappresentato dal BRT. Su questo c'era un'ampia e c'è un'ampia condivisione da parte della Camera di Commercio, della Provincia, del Comune, dell'Università, della stessa Diocesi che in passato hanno sottoscritto dei documenti. Questo è il cronoprogramma per rappresentare qual è il percorso che abbiamo di fronte. In questa fase siamo nella fase di aggiornamento del progetto di fattibilità tecnico-economica e di confronto sistematico con i comuni interessati al servizio. Ci sono già stati dai due ai tre incontri con ognuno dei comuni interessati a questa nuova infrastruttura e adesso siamo nella fase conclusiva che dovrebbe essere condensata in un protocollo d'intesa che è propedeutico alla conferenza di servizio che sarà indetta dalla Provincia e con la conferenza di servizio si passerà poi alla fase della progettazione definitiva.

La progettazione definitiva si svilupperà nell'ultimo quadrimestre del 2022 e in buona parte del 2023, in modo che una volta acquisita la progettazione definitiva si possa procedere alla gara per la realizzazione dell'infrastruttura da una parte e per l'acquisizione degli autobus elettrici 18 metri che costituiscono un elemento decisivo.

Qui nel cronoprogramma è descritto questo processo e noi siamo nella fase iniziale avanzata e stiamo raccogliendo le osservazioni dei comuni. Per esempio, oggi sono arrivate le osservazioni costruttive del Comune di Dalmine che su alcune questioni pone l'attenzione su alcuni aspetti, pur esprimendo un giudizio positivo sull'intervento.

Le caratteristiche principali del BRT sono queste - almeno a livello di progetto iniziale - cioè una velocità commerciale molto più elevata degli autobus attuali e del servizio di trasporto pubblico attuale, garantito dal

fatto che gran parte del tracciato - l'obiettivo è quello dell'80% - sarà realizzato, laddove possibile, in sede riservata e stiamo verificando la fattibilità di questa soluzione, affrontando anche il tema, come vedrete, del superamento delle rotonde che sono numerose su questa strada.

Le prestazioni ovviamente di questo sistema sono prestazioni di elevato livello, tanto per darvi un ordine di grandezza a livello di progetto abbiamo previsto una velocità commerciale di 25 chilometri l'ora garantita dalle corsie preferenziali, che è la medesima che oggi ha la T1 sulla tratta Bergamo-Albino.

Il progetto, quando è stato presentato al Ministero, ed è anche la ragione per cui ha beneficiato degli 80 milioni di finanziamento, è stato sottoposto a una rigida analisi costi-benefici, perché ormai giustamente il Ministero valuta con queste metodologie la sostenibilità tecnica e finanziaria di questi interventi e il nostro progetto, seppur redatto rapidamente per stare nei tempi della procedura, è stato ammesso a finanziamento. Noi abbiamo attivato un team di progetto che è qui rappresentato da ATB che è la capofila e poi con l'ingaggio di ETS che è una società di ingegneria del territorio, Sistematica che è una società specializzata nelle simulazioni di traffico e di viabilità, e l'Università di Bergamo per l'analisi dei costi-benefici.

Questo è il tracciato. Adesso lascio la parola all'ingegner Donato, che rapidamente vi illustrerà alcuni aspetti specifici che riguardano anche il territorio del Comune di Bergamo.

PRESIDENTE:

Grazie dottor Scarfone. Do il benvenuto all'ingegner Liliana Donato che non sapevo che era presente. Mi scuso se all'inizio non l'ho citata. Grazie dell'aiuto, prego.

INGEGNERE DONATO - ATB:

Continuerò la presentazione illustrando il percorso che è stato individuato all'interno del progetto di fattibilità del BRT che è stato presentato al Ministero.

Il BRT attraverserà sei comuni, partendo da Bergamo, attraverserà il Comune di Lallio, Dalmine, Osio Sopra, Osio Sotto e Verdellino. Le fermate saranno 24 poste lungo la tratta da Bergamo a Dalmine e 21 nel senso opposto. La lunghezza della rete è pari a 29,2 km, determinata dal conteggio dei chilometri di strada percorsa in andata e in ritorno. Il servizio verrà effettuato con 15 autobus 18 metri elettrici.

Velocemente, descriverò un po' più nel dettaglio il percorso. Lo si legge dall'alto verso il basso, da destra verso sinistra. In particolare in alto vedete evidenziata la stazione di Bergamo e da lì partirà il BRT, effettuerà il primo tratto in via Papa Giovanni, svolterà a sinistra. Scusate, in rosso è evidenziata la linea che da Bergamo va verso Verdellino, mentre in blu il senso opposto, quindi quella che da Verdellino poi arriverà a Bergamo. Una volta effettuata via Papa Giovanni svolterà sinistra su via Paleocapa, via San Giorgio, per poi arrivare verso il polo dell'Università posto in via dei Caniana e poi arriverà in via Moroni.

Quelle che vedete evidenziate in fucsia sono le fermate. La denominazione delle fermate non è definitiva. Verrà poi definita anche in funzione di quelle che saranno le richieste e i desiderata dei vari comuni attraversati da BRT. Arriverà pertanto in via Moroni, attraverserà il quartiere di Villaggio Sposi, dopodiché

arriverà verso il Comune di Lallio e, come vedete nella parte superiore, è stato evidenziato un tratteggio verde che preferisco spiegare successivamente perché c'è una slide dedicata a questo percorso di adduzione al BRT. Comunque il tratteggio verde è una linea che interseca il BRT, ma verrà effettuata con mezzi diversi da quelli previsti dal BRT.

Una volta attraversato il territorio di Lallio il BRT arriverà verso il Comune di Dalmine e sottolineo solo adesso, e scusate se non l'ho fatto prima, che il percorso in linea continua è su corsia preferenziale, mentre in tratteggiato su sede promiscua, quindi vorrà dire che il BRT o l'autobus viaggerà insieme al flusso di macchine, quindi al traffico privato. Una volta raggiunta l'intersezione con via Locatelli in Dalmine il BRT svolterà a destra verso l'antenna – chi è del territorio sa dov'è l'antenna di Dalmine - farà inversione di marcia e dopodiché tornerà di nuovo sulla strada provinciale 525. Arriverà nel Comune di Osio Sopra e da Osio Sopra attraverserà il Comune di Osio Sotto e lì all'incrocio, quindi alla rotonda posta in alto a sinistra, svolterà a sinistra per raggiungere la stazione di Verdellino. Il BRT, una volta attraversato il territorio di Osio Sotto, arriverà verso il territorio comunale di Verdellino. Come vedete è stato disegnato tutto in tratteggio proprio perché anche la morfologia del Comune non permette in questo momento di fare allargamenti stradali ed effettuerà la fermata fondamentale di interscambio con la stazione di Verdellino per poi posizionarsi vicino al parcheggio posto in alto a destra dove ci sarà una stazione di ricarica, una opportunity charge. Come abbiamo detto prima, gli autobus sono dei 18 metri, sono elettrici, ma avranno le necessità di una carica intermedia durante il turno, proprio perché ad oggi la tecnologia non ci permette di avere dei turni di marcia molto lunghi, parliamo di turni di 350 km in un giorno, con autobus così pesanti, come sono appunto i 18 metri.

Riprendo il percorso tratteggiato in verde che dicevo prima, che è quel percorso che verrà effettuato con degli autobus più piccoli, 10 metri, elettrici, che collegheranno il Kilometro Rosso con il percorso del BRT. È un percorso appositamente studiato per il polo del Kilometro Rosso e permetterà anche l'interscambio con la stazione di Stezzano.

Come diceva prima il Direttore, nel gruppo di lavoro è presente anche la società Sistemica che ha approfondito mediante delle simulazioni quale potrà essere il flusso di traffico in corrispondenza delle rotonde, soprattutto delle rotonde che oggi presentano un altissimo livello di traffico privato sia di mezzi leggeri ma e soprattutto di mezzi pesanti, ed in particolare vi mostrerò la simulazione che è stata fatta per la rotonda di Guzzanica, che è la rotonda che oggi interseca la viabilità che arriva da Villa d'Almè e va verso il casello autostradale di Dalmine con la strada provinciale 525, proprio in corrispondenza delle porte di Dalmine. È un filmato. Prima di farlo partire però vi descrivo brevemente come lo si legge. Allora le lineette rosse che sono poste nell'asse principale, perché la corsia preferenziale attraverserà la rotonda di Guzzanica, rappresentano gli impianti semaforici in rosso naturalmente a blocco del traffico, in verde indica che il traffico può viaggiare. Come vedete, sull'asse Bergamo-Dalmine ci sono due lineette rosse, invece in rotonda ci sono due linee verdi, questo per permette al traffico privato di viaggiare. Adesso lanciando il filmato vedrete proprio la dinamica dei flussi quale sarà. Il BRT lo vedremo tra un po', arriverà da nord, è questo autobus viola, attraversa la rotonda, ferma il traffico privato, attraversa la rotonda e dopo i tempi necessari di sicurezza, libererà il traffico privato in rotonda. Questa naturalmente è una simulazione, non è la realtà. La simulazione video è accompagnata da non soltanto dei rilievi effettuati a gennaio, a fine gennaio – scusate la blocco un attimo -rilievi effettuati durante le ore di punta nel mese di gennaio del traffico in

rotonda, ma sono state fatte varie simulazioni con lo stato di fatto, con il progetto BRT come avete appena visto e con il progetto BRT e l'istituzione della bretella che collegherà il casello di Dalmine con la rotonda di Stezzano, che sappiamo tutti alleggerirà il traffico privato proprio sulla rotonda di Guzzanica. Questa rappresentazione è quella senza la bretella del casello di Dalmine verso Stezzano. Quindi è la situazione peggiore, che comunque a seguito dell'installazione dell'impianto semaforico in rotonda dimostra che il traffico privato avrà dei benefici. Infatti la rotonda che oggi è a un livello di servizio F, quindi è uno dei peggiori, arriverà a un livello di servizio D.

Questa è una rappresentazione in piano e in sezione di come verranno configurate le fermate. Come vedete, nella parte sotto della slide le fermate presenteranno le pensiline, pensiline di ultima generazione, smart, nel senso che saranno interattive con la cittadinanza che si presenterà in fermata, daranno le informazioni necessarie non soltanto del servizio, ma anche di eventuali notizie, piuttosto che avvisi che l'Amministrazione comunale ove risiede la pensilina potrà dare.

In fase di progettazione di fattibilità è stato studiato anche l'impatto ambientale che avrà l'istituzione di questo servizio a seguito del fatto che i chilometri percorsi dagli autobus sia urbani che extraurbani oggi presenti sul territorio verranno sostituiti con questi autobus elettrici. Inoltre, come è stato detto prima, la velocità commerciale sarà maggiore, quindi oltre ad avere un alto livello di servizio avremo anche degli impatti relativi all'inquinamento non solo atmosferico ma anche acustico decisamente migliori rispetto agli attuali.

In più avremo benefici relativi ai costi di manutenzione e di gestione del servizio, perché grazie all'applicazione delle nuove tecnologie questo permetterà una razionalizzazione dei costi e inoltre il tutto messo insieme permetterà di dare una percezione del trasporto pubblico alla cittadinanza nettamente migliore rispetto a quella che oggi loro utilizzano lungo quella tratta.

In basso vedete due fotografie, una rappresenta ma veramente, come dire, è una foto come tante di un autobus 18 metri elettrico, completamente elettrico, mentre quella a destra è un rendering di un autobus a guida autonoma. È un mezzo più che un autobus perché può portare al massimo nove posti, in particolare quello che vedete è della ditta Toyota che l'ha già sviluppato e installato in alcuni percorsi ove è possibile. Oggi noi in Italia non abbiamo né la norma, né dei tratti stradali che ci permettono di utilizzarlo, però in futuro questo mezzo potrebbe essere utilizzato per il collegamento con il Kilometro Rosso.

Quest'ultima slide, e così termino, rappresenta in giallo il BRT in modo molto sintetico, mentre colorate sono le linee cosiddette di adduzione o feeder, quindi verranno chiamate in modo diverso, però diciamo si tratta della rappresentazione delle linee che serviranno i centri abitati dei comuni, in particolare non solo di Bergamo, ma anche di Treviolo, Lallio, Dalmine, Osio Sotto, Osio Sopra e di tutta l'area di Zingonia. Quindi qui termino e mi taccio.

(Esce dall'aula la consigliera Ruzzini; sono presenti n. 25 consiglieri).

ASSESSORE ZENONI:

Giusto per concludere, poi ovviamente mi riservo di intervenire insieme ai nostri ospiti in replica, abbiamo cercato di essere anche sintetici, ovviamente i dettagli sarebbero molti di più, ma avendo una serata costituita da tre informative, ci siamo anche ripromessi di tenere un po' questa linea. Una cosa importante da dire è che la vicenda della costruzione di questo progetto BRT nasce in maniera del tutto diversa da quello che abbiamo visto su altre infrastrutture. Di solito si discute per anni, forse decenni e tendenzialmente poi forse si trova un canale di finanziamento, pensate alla vicenda della T2 da quanto era sul tavolo. Invece in questo caso, al di là del pensiero che è stato ricordato nascere dalla pastorale Diocesana, dal tavolo Ocse, quindi, non è che non vi fosse un pensiero, però il canale di finanziamento è stato raggiunto molto velocemente. Questo porta adesso sostanzialmente agli approfondimenti con i comuni per l'elaborazione di un progetto di fatto preliminare, a cui poi seguiranno, come sapete, il progetto definitivo ed esecutivo.

Quindi anche rispetto alle richieste che sono emerse in questo Consiglio comunale di avere informazioni più precise capite che siamo ancora in una fase che comunque resta a tutti gli effetti iniziale, al netto di questa anomalia di avere la certezza di un finanziamento che ricordavo prima.

Questo fa sì che il Comune di Bergamo, esattamente come gli altri Comuni che sono stati richiamati, è ovviamente in continua relazione con ATB per approfondire il tema del passaggio di questa infrastruttura sul territorio comunale della città, le immagini che voi avete visto fanno parte della documentazione che è stata inviata al Ministero per ottenere il finanziamento, ma sono esattamente quelle tavole su cui oggi, domani, in questi giorni si sta, esattamente come avviene per gli altri Comuni che sono stati richiamati, facendo un'attività di approfondimento.

Questa attività prevederà, ne discuteremo poi verosimilmente anche presentando gli ordini del giorno, degli approfondimenti anche in termini di impatto, ben consapevoli che questa infrastruttura attraversa delle strade importanti che hanno diverse funzioni, c'è il tema della circolazione, c'è il tema della sosta, questo lo sappiamo, c'è l'intreccio con le vicende di cui parleremo anche stasera, ne abbiamo parlato allo scorso Consiglio per via Moroni, c'è il tema dei piani urbanistici che si aprono lungo questa tratta, quindi gli approfondimenti sono in corso e da quegli approfondimenti che sono di natura tecnica, sono di natura di analisi del traffico e poi ovviamente di scelte conseguenti, potremo avere - e quindi penso che ne ripareremo ovviamente - delle informazioni più precise sull'effetto che questa infrastruttura avrà sulle singole strade in termini di occupazione dello spazio o meno.

Quindi resta a monte, e lo ribadisco, la volontà di realizzare un'infrastruttura di trasporto pubblico prevalentemente in sede dedicata, altrimenti non avremmo candidato quest'opera all'interno del PNRR e probabilmente il Ministero non l'avrebbe finanziata in questa forma, ma è anche comprensibile che per le ragioni che ricordavo prima il Comune nelle prossime settimane, nei prossimi mesi, ribadisco insieme ad ATB, faccia le valutazioni più opportune per l'inserimento di queste corsie nei singoli contesti, valutando pro, contro e alternative, dettagli che, lo dico molto chiaramente, non sono ad oggi disponibili ovviamente. Quindi abbiamo forse, ma è inutile aspettare la replica per dire questo, sicuramente un convincimento su quest'opera maggiore di quello che legittimamente posso immaginare dell'effetto sulla città che possa avere la rappresentanza dell'opposizione in questo Consiglio comunale, ma ci terrei però a ribadire che gli approfondimenti sono oggettivamente ancora in parte da fare e quindi verosimilmente alcuni dettagli li

vedremo nelle prossime settimane, nei prossimi mesi, anche e volentieri all'interno delle Commissioni consiliari, come mi sembra sia giusto e legittimo che chiedano i consiglieri.

Per il resto mi pare che la spiegazione sia stata nei limiti del tempo molto chiara.

Ritengo più utile a questo punto raccogliere un po' di interventi e qualche domanda ed eventualmente ritornare su alcuni dettagli del progetto. Ovviamente siamo a disposizione, intanto grazie.

PRESIDENTE:

Grazie assessore Zenoni. Sono stati presentati, e li troverete sull'IPad, cinque ordini del giorno.

Adesso darei la parola per presentare il primo ordine del giorno collegato, che è quello relativo naturalmente al sistema BRT. Ha come primo firmatario il consigliere Facchetti, non so se è lui che lo presenterà. Sì, quindi do la parola per illustrare il contenuto dell'ordine del giorno collegato n. 1.

(Entra in aula l'assessore Angeloni).

CONSIGLIERE FACCHETTI:

Lo leggo perché è un po' complesso, però forse il tema è così importante e penso che una lettura serva tutta, anche ai consiglieri e ai rappresentanti di ATB che sono presenti.

Premesso che il progetto di realizzazione del sistema di collegamento tra i comuni di Bergamo e Dalmine chiamato sistema E-BRT consisterà nella realizzazione di una nuova linea di trasporto pubblico con i mezzi elettrici con le grandi stazioni di Bergamo, Verdello, con tappe intermedie, l'Università di Bergamo con la sede di via dei Caniana, Kilometro Rosso, il distaccamento universitario di Dalmine e il POINT parco tecnologico, come è stato presentato prima.

Tale progetto nasce, già considerato anche dall'assessore e dal tavolo Ocse che si è tenuto presso la Camera di Commercio di Bergamo, con le principali istituzioni locali con l'azienda di trasporto di Bergamo ATB e rappresentanze associative supportate sia operativamente che tecnicamente dall'ente camerale. Questo progetto, con decreto ministeriale del 16 novembre 2021 è stato oggetto di un'assegnazione di un finanziamento di fondi PNRR sviluppo trasporto rapido di massa per la realizzazione dell'opera per 80 milioni di euro necessari però a intervenire solo sulle strade, realizzare le corsie preferenziali e acquistare i bus elettrici.

Considerato che tutti i soggetti istituzionali della provincia, compresi gli scriventi, sono favorevoli ad un incremento e a un potenziamento del servizio di trasporto pubblico sul territorio provinciale che nel contempo riduca i tempi di percorrenza.

Considerato che allo stato attuale esistono delle linee di collegamento tra Bergamo e Dalmine gestite da ATB e da TBSO con tempi di percorrenza variabili con l'autobus e che esiste la linea ferroviaria R2 Bergamo-Treviglio, che con i suoi collegamenti autobus e ciclabili serve anche ai territori di Dalmine limitrofi alla ex statale 525.

Le uniche informazioni sul progetto in questione sono giunte ai consiglieri - e quindi grazie per la presentazione, perché è la prima presentazione ufficiale che abbiamo avuto questa sera - dagli organi di stampa e non risulta ad oggi nessuna presentazione ufficiale alla competente Commissione comunale, né risultano complete ed esaustive riunioni presso le reti dei quartieri di Bergamo interessate al percorso del nuovo servizio. Sono poi reperibili presso gli uffici solo alcune tavole dello studio di fattibilità presentate anche alla stampa.

Il tracciato della BRT transiterà in una prima fase dall'attuale stazione delle autolinee di Bergamo in direzione di Dalmine, passando da largo Tironi, via Caniana, via Moroni, interessando Grumellina e Villaggio, proseguendo poi per Grumello al Piano, via via seguendo la ex 525 fino a Dalmine per concludersi a Verdello, come è stato ampiamente spiegato stasera.

Il progetto attuale prevede la creazione di una corsia preferenziale al BRT allargando la carreggiata eliminando parcheggi o parti di terreno. In alcuni tratti si potrà creare solo una corsia dedicata e quindi il transito del BRT sarà a senso unico alternato oppure in uno dei due sensi di marcia. Il nuovo collegamento percorrerà la corsia insieme agli altri mezzi di trasporto. Il tutto sarà poi supportato da una rivisitazione dei tempi semaforici a vantaggio del percorso fatto dai bus elettrici del BRT rispetto al rimanente traffico veicolare.

A Bergamo - e questo poi sarebbe proprio interessante scoprire come viene affrontato anche il percorso, il nodo di largo Tironi - le maggiori criticità, come si può ben comprendere, riguardano la creazione delle corsie preferenziali dedicate con l'eliminazione di parcheggi o allargamento di strade. Le novità saranno introdotte in via dei Caniana con l'ipotesi di eliminare tutti i parcheggi della via, quindi sapete anche la presenza dell'Università quale attrattore poi di traffico e di macchine crea. Su via Moroni ipotesi di allargare la strada andando a coprire le rogge e all'altezza del Villaggio Sposi, interferendo con le nuove rotonde che sorgeranno a seguito del piano attuativo Parco ovest 2. Su largo Tironi via Bonomelli, visto il volume di traffico presente, sarà da attenzionare l'impatto della corsia preferenziale e di una modifica dei tempi semaforici con il restante flusso di traffico veicolare che interseca.

Ad oggi agli scriventi risulta presente solo uno studio di fattibilità tecnica ed economica, ma non risultano effettuati i rilievi topografici e non risulta essere presente uno studio o modelli di traffico completo che analizzi tutti gli effetti del traffico veicolare che scorre sul percorso della BRT e su quello che interseca tale percorso. Agli scriventi risulta che il vantaggio in termini di percorrenza presentati dai proponenti agli enti territoriali sia solo parziale in quanto il dato che pongono all'attenzione sul fatto che il BRT migliorerà il TPL nelle relazioni tra Bergamo e Damine, raffronta l'attuale servizio di TPL e il futuro BRT, ma riportando i dati di confronto con la linea 5 di ATB, invece che la linea 5 di TBSO, il cui percorso è direttamente sovrapponibile al tracciato di BRT.

Sarebbe inoltre molto interessante comprendere e permette di spiegare alla cittadinanza di Bergamo le motivazioni e le ragioni che sostengono il progetto del BRT. Riteniamo fondamentale sapere se i proponenti abbiano comparato questa soluzione con l'idea, così come diverse volte discusso in passato con gli attori del territorio, di potenziare la linea ferroviaria R2 Bergamo-Treviglio e i suoi collegamenti autobus ciclabili con i territori dell'ex statale 525.

Constatato che, nonostante tutto questo preambolo di concertazione su vari enti, però la conferenza delle Regioni e delle province autonome, commissione infrastrutture 2 del 2 novembre 2021, ha evidenziato che il

riparto dei fondi del PNRR trasporto rapido di massa, dove è inserito il finanziamento del BRT, si basa su criteri di selezione dei progetti non condivisi con le Regioni e province autonome. Pertanto risultano finanziati interventi con valenza sovracomunale che non hanno avuto alcuna concertazione con la Regione, sia da parte degli enti locali che hanno presentato l'istanza, sia da parte delle strutture ministeriali deputate alle istruttorie dei progetti, la cui coerenza con la programmazione regionale di bacino, nonché l'impatto a livello trasportistico e territoriale su tutti i comuni interessati non è stata valutata in alcun modo. La notizia, che i proponenti poi mi sembra che è stata confermata stasera, che il progetto BRT nel loro studio di fattibilità tecnica hanno indicato una percentuale pari al 20% della quota del percorso che può essere anche percorso dei mezzi elettrici in corsia non preferenziale, quindi contigua, insieme al traffico veicolare normale. Che gli enti territoriali, ancorché interessati e si intende il dottor Scarafone che parlava di incontri, però a oggi non hanno ancora espresso ufficialmente nulla sul tema, quindi siamo ancora in fase abbastanza preliminare.

Con tutte queste premesse, si invita e si impegna l'Amministrazione e in particolare gli assessori competenti a convocare quanto prima la Commissione consiliare competente in materia per relazionare la situazione del progetto, in particolare riferire su: i vantaggi del nuovo servizio rispetto al vecchio TPL, quindi trasporto pubblico locale su gomma in termini di tempi e qualità del servizio; il raffronto, anche della soluzione di BRT con l'idea di potenziare la linea ferroviaria Bergamo-Treviglio e i suoi collegamenti autobus ciclabili con i territori della statale 525; la produzione di un piano di un modello di traffico, in particolare del tratto cittadino, in cui si evidenziano gli effetti del nuovo servizio sul traffico veicolare, con particolare focus sulla possibili modifiche viabilistiche dovute all'arrivo del progetto Parco Ovest 2 o del possibile nuovo assetto del passaggio...

PRESIDENTE:

Sì, ancora un minuto.

CONSIGLIERE FACOETTI:

Aggiungo, visto il modello di traffico che è stato presentato sulla rotatoria quella di Dalmine, posso immaginare, non ho capito se per esempio su largo Tironi venne fatto la stessa identica cosa di corsie preferenziali, perché immagino che ha un impatto rilevante sul traffico veicolare questo modello lo porti. Dicevo, indicazioni chiare e precise del percorso cittadino, l'impatto sui costi gestionali del nuovo servizio rispetto al vecchio, tenuto conto che l'attuale finanziamento PNRR non finanzia i maggiori costi gestionali e che Regione mi risulta al momento non sia stata contattata su questo tema, quindi riguardo ai maggiori costi gestionali, ad inserire per quanto possibile il tratto cittadino nel percorso di percentuali in deroga all'obbligo della corsia preferenziale e inserire modifiche delle corsie preferenziali nella prossima stesura del progetto preliminare con l'eliminazione della corsia preferenziale via dei Caniana, con il mantenimento di tutti gli attuali parcheggi, visto che il quartiere di San Tomaso ne ha sicuramente bisogno e via Moroni e via per

Grumello, con eliminazione della corsia preferenziale e conseguenzialmente mantenimento delle rogge nello stato attuale.

PRESIDENTE:

Grazie consigliere Facchetti. Apro il dibattito su questa informativa. Do la parola alla consigliera Pecce.

CONSIGLIERA PECCE:

Dunque, mi sembra molto utile il fatto che noi come minoranze abbiamo chiesto una relazione su questo tema BRT di cui abbiamo sentito solo parlare sui giornali, ma su cui direttamente non siamo, non eravamo ad oggi stati informati.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno, mi sembra che sia molto completo, esaustivo, preciso, con i dati di riferimento ed è estremamente utile dopo la presentazione che è stata fatta, proprio perché fa un focus sulla città di Bergamo, di cui non è stata fatta invece parola nella presentazione che è stata giustamente molto generale, ma visto che siamo nel Consiglio del Comune di Bergamo mi aspettavo magari un qualcosa di più, di più preciso sul percorso e sulle difficoltà di costruire un percorso dedicato all'interno della città.

C'è questa anomalia che il progetto è già finanziato con una bella cifra di 80 milioni. Non vorrei che questo spingesse, come per altri progetti di cui parleremo stasera, ad una risoluzione affrettata per stare nei tempi, piuttosto si sta 24 ore al giorno sul progetto ma lo si realizza bene, in modo tale che non causi dalle conseguenze negative. Io parlo da consigliere di Bergamo. E quindi in particolare sulla congestionata circolazione di Bergamo, che è uno dei punti cruciali di questa Amministrazione da tempi immemorabili. Adesso si sta parlando del preliminare, del progetto preliminare, e quindi si portano le mani avanti dicendo che quindi non ci saranno, non ci possono essere tutte le risposte. Io sono ben contenta che non ci siano tutte le risposte perché è giusto questo il momento in cui anche le minoranze possono parlare, possono intervenire con gli occhi di chi guarda da un altro punto di vista. Meglio parlare ora che dover rincorrere decisioni poi magari da dover ricucire.

Lo sapete cosa mi ha colpito? Nel momento in cui ho immaginato il percorso nell'ambito della città di Bergamo, mi è venuto in mente la presentazione del PGT che è stata fatta con le reti. Ho assistito a diverse presentazioni e per certe parti la prima parte era simile, per cui ho visto parecchie volte un rendering che guarda caso riguardava via San Giorgio e che mostrava una riqualificazione della città facendo vedere che via San Giorgio avrebbe potuto essere più piantumata, anche la parte riguardante la ferrovia avrebbe potuto essere più vivacizzata, soprattutto tramite la presenza di piante, ma anche tramite la presenza di arredo urbano. Pensate un po' che via San Giorgio, quindi a questo punto, verrà interessata contemporaneamente da una corsia preferenziale se si dovesse realizzare quello che è stato detto e contemporaneamente dalla presenza delle barriere antirumore sulla massicciata che già si erge e che in quel punto veramente potrebbero essere anche un surplus, ma che comunque non farebbero certo arredo urbano. Quindi cerchiamo di lavorare bene perché se le idee di partenza anche riguardo al nuovo PGT, alla riqualificazione

della città per renderla più accogliente, eccetera, eccetera, ci sono, però poi bisogna nel momento in cui ci sono i progetti effettivamente cercare di seguire queste direttive.

L'ordine del giorno chiede di convocare la Commissione consigliere. Mi sembra un percorso giusto, corretto, democratico e di informazione fatta formalmente, così come sempre chiedo si possa realizzare. Giusto calcolare quali sono i costi-benefici rispetto al vecchio TPL. Giusto pensare anche ad un'eventuale soluzione, visto che l'attenzione al ferro in questo periodo è molto, molto alta per vedere se invece si potrebbe fare una scelta diversa. La produzione di un piano modello di traffico nel tratto cittadino è assolutamente indispensabile perché ci sono sia delle situazioni di sovraccarico nelle strade già esistenti e con le strutture già esistenti, sia con le possibili modifiche dovute al progetto del Parco ovest 2 dove dovrebbero esserci, se ricordo bene, due rondò e quindi l'altro tema cruciale è il passaggio a livello di via Moroni, che chiudendo quella via di transito, perché se dovesse essere chiuso il passaggio a livello in via Moroni di lì non si passerebbe più, probabilmente forse si potrebbe fare un ciclopedonale, forse non si sa bene, una via a senso unico alternato, comunque, insomma, ci sono grossissimi problemi per quanto riguarda questo passaggio a livello che potrebbe rischiare di essere chiuso.

L'indicazione chiara e precisa del percorso cittadino, come evidentemente sottolineare dove c'è questa corsia preferenziale e dove invece può esserci quella sovrapposta a quella tratteggiata, come avete detto, ma soprattutto, a parte i costi gestionali, inserire la deroga all'obbligo di corsia preferenziale, per quanto possibile, nel tratto cittadino. È uno spunto importante. C'è quel 20% che possiamo utilizzare lo potremmo utilizzare in vie congestionate. Abbiamo detto che sono per esempio via dei Caniana, la quale tra l'altro andrebbe a perdere gli attuali parcheggi. Ma vi rendete conto di questa difficoltà? Una zona che è già penalizzata di parcheggi che diventa ulteriormente povera di questa offerta.

L'altra cosa a cui tengo molto, l'eliminazione, cioè la copertura delle rogge che adesso sono scoperte per costituire una corsia preferenziale in via per Grumello. Su questo l'indicazione, anche data durante le presentazioni del PGT, è quella di recuperare le rogge. Ne abbiamo già parlato con l'assessore Zenoni, qui invece si fa il contrario. E bisogna capire se davvero ne vale la pena, perché poi la questione della gestione, la sicurezza e quant'altro ricadono poi sul Comune di Bergamo, mentre invece le rogge vengono gestite dal Consorzio quando sono aperte.

Quindi sono riuscita a dire parzialmente quelle che possono essere le mie perplessità, non dico quando ho visto il rondò attraversato come...

CONSIGLIERE BIANCHI:

Nel sostenere questo ordine del giorno già illustrato dal consigliere Facchetti e successivamente dalla consigliera Pecce sollevo alcuni quesiti piuttosto che riflessioni che poi possono essere anche di spunto nell'analisi successiva di questo progetto.

Ovviamente tutti abbiamo compreso che questo intervento genererà delle problematiche, o comunque delle situazioni da affrontare in tutti i comuni e alcune in particolare investiranno solo il Comune di Bergamo. Uno dei punti critici riguarda proprio anche il fattore dell'attraversamento, dove ci troveremo gli attraversamenti in prossimità delle rotonde, rotatorie e dei semafori e inevitabilmente sarà data la

precedenza sempre ai mezzi BRT. Questo ovviamente se da un punto di vista può essere positivo dall'altro potrebbe anche andare a ingenerare dei grossi problemi anche sul traffico veicolare, dato che non sarà possibile certamente sostituire tutto il traffico veicolare con i mezzi pubblici e se si considera che ogni quindici minuti dovrebbe transitare un autobus, un BRT, in un senso e nell'altro, avremo circa ogni 7,5 minuti un'interruzione del traffico in prossimità di incroci o rotonde.

Questo potrebbe da una parte congestionare, quindi creare addirittura più ingorghi e più problemi e anche più emissioni da un certo punto di vista. Chiedo se su questo viene fatta una riflessione o se già eventualmente ci sono dei dati anche su questo fenomeno.

Il discorso anche del passaggio a livello di via Moroni chiaramente, oltre a congestionare ulteriormente via dei Caniana, perché poi i veicoli saranno tutti costretti a immettersi in via dei Caniana, creerà anche, una strada a fondo chiuso che genererà anche un problema per tutte quelle attività commerciali che sono presenti in via Moroni. Chiedo anche su questo se è già stata fatta una riflessione, quindi sia sul maggior traffico che andrebbe ad impattare su via dei Caniana a seguito dell'eventuale chiusura di via Moroni oppure no, e poi anche su un discorso di attività commerciali se è stata fatta una considerazione.

Per quanto riguarda le rogge, la roggia Colleonesca, ovviamente anche lì si va a determinare un problema, perché la copertura di questa roggia richiede anche un intervento molto complesso e anche a livello tecnico mi chiedo se sia stato approfondito questo aspetto e chi poi si dovrà occupare della manutenzione, perché quindi se veramente la manutenzione, come si presume, ricade sul Comune di Bergamo quali sarebbero i costi di questa manutenzione annuale.

Sono tutti punti abbastanza importanti prima di prendere una decisione e decidere quale sia il percorso, piuttosto che quali siano le eventuali corsie preferenziali, ammesso che questo progetto poi venga realizzato in questi termini, sarebbe opportuno anche approfondire tutto questo per non trovarsi poi successivamente in una situazione difficile da rimediare.

Un altro discorso è quello dell'obbligo di svolta che i frontisti avrebbero, perché essendoci le corsie preferenziali ci sarà il divieto di svolta a sinistra, presumo. Quindi anche questo può andare a costituire per tutti i frontisti un handicap e noi l'abbiamo già vissuta un po' al Villaggio degli Sposi, cioè in un altro senso, perché lì non ci sono le corsie preferenziali, però questo poi comporta di fare dei giri molto lunghi per poter raggiungere punti vicini, quindi ci si chiede se anche queste considerazioni sono state fatte, considerato il percorso più lungo che sarebbe fatto dai frontisti.

Poi se è stato già pensato e come saranno divise le corsie, se con delle righe, oppure se ci saranno magari dei cordoli per dividere le corsie e se questo può creare un disagio per i mezzi di emergenza. Per esempio, io ho presente la tranvia che è stata fatta a Firenze e lì ha creato, ha spaccato la città in due e addirittura le ambulanze per poter andare da una parte all'altra talvolta devono anche fare chilometri in più. Quindi è stata creata questa corsia appositamente per la tranvia, sulla quale non possono transitare le auto, limitando anche la circolazione dei mezzi, dei veicoli leggeri, cioè proprio anche nell'ottica di combattere anche probabilmente i veicoli, il traffico veicolare tradizionale. Anche se da un certo punto di vista crea certamente degli effetti positivi perché questi mezzi per chi deve fare quel tipo di percorso senz'altro danno un beneficio importantissimo perché si riesce magari da Dalmine a Bergamo a fare il percorso in pochissimo tempo, con un mezzo pubblico, magari non inquinando, è certamente positivo, però tutto questo può

generare anche nelle situazioni ordinarie alla cittadinanza e ai mezzi di soccorso, per esempio, una serie di inconvenienti che sono da valutare.

Mi chiedevo anche lì il discorso anche del cordolo, dell'ostacolo, se è un qualcosa di obbligatorio, di previsto o può eventualmente essere superato.

(Entra in aula l'assessora Marchesi).

CONSIGLIERA COTER:

Innanzitutto ringrazio l'estensore principale di questo ordine del giorno che ha contribuito a mettere in luce un progetto in una frase ancora molto approssimativa, anche se già finanziata e proprio per questo motivo io scorgo il rischio che si possano commettere da qui in avanti alcuni passi falsi che poi potrebbe scontare la cittadinanza.

Cercherò di essere breve e di non ripetere quello che già è stato anticipato in modo esaustivo dai colleghi che mi hanno preceduto. Noi come Movimento 5 Stelle riteniamo questo progetto interessante, ma sicuramente un progetto che sconta una predilezione per il trasporto su strada. Lo scopo è quello, per quello che abbiamo intuito, visto che stasera sono le prime informazioni, di sostituire ed implementare l'attuale linea coperta dagli autobus extraurbani con il vantaggio della corsia dedicata, ma con un costo non indifferente di doverla ricavare in un'asse viario già pesantemente congestionato e qui non mi soffermo perché alcuni esempi esaustivi sono già stati fatti dai miei colleghi.

Se il focus è quello - e questo è proprio un dubbio che io chiedo, domando - di connettere i poli universitari, sarebbe anche interessante studiare come alternativa il binomio tra la ferrovia e la navetta, perché il treno impiega pochi minuti già oggi tra Bergamo e la stazione di Verdello-Dalmine e a livello di velocità di esercizio, e chiaramente di scorrimento e anche di capienza, di capacità di carico, io penso, anche se non sono un tecnico, che non ci sia paragone, per cui mi piacerebbe capire se è stato fatto uno studio in merito.

Riteniamo poi anche molto importante che questo progetto, se messo in atto, abbia un collegamento molto chiaro, una rete, una connessione alla rete dei trasporti pubblici, altrimenti soluzioni che rimangono magari più isolate sono esempi, insomma, nel tempo di un certo tipo di fallimento che mi auguro non avvenga.

Quindi ritengo fondamentale, importante che il processo sia lavorato nella Commissione competente perché si possa proprio passo passo eventualmente ricalibrare le scelte progettuali. Io adesso non sono a conoscenza dei tempi tecnici, lo sono sicuramente più di me i tecnici e gli assessori, e spero che l'opposizione sarà coinvolta in quanto portavoce comunque di una parte dei cittadini in questo processo che ci avviamo a fare.

Sono stata breve. Credo di avere terminato e ringrazio i tecnici che ci hanno illustrato il progetto.

CONSIGLIERA MILESI:

Parto dal 2015, quando viene proposta una riorganizzazione del trasporto pubblico locale mediante una linea dedicata tra la stazione di Bergamo e l'Università di Dalmine, con un collegamento con il Kilometro Rosso nel quadro di un protocollo di strategie per l'ambito di Dalmine che il vicariato locale, su indicazione della pastorale diocesana per il lavoro, concerta con le Amministrazioni comunali dell'area, l'Università, alcune imprese di maggiore dimensione che conosciamo, alcune rappresentanze di categoria e i sindacati. Un protocollo che si configura già da subito innovativo sia nel metodo con la concertazione ampia, sia nell'interpretazione multidisciplinare di rigenerazione urbana in un territorio molto urbanizzato e con una notevole intensità di traffico.

La proposta viene inserita nel PUMS redatto dal Comune di Bergamo, il tavolo Ocse della Provincia di Bergamo riconosce il protocollo come un'azione prioritaria rispetto proprio a tutta la filosofia del distretto dell'innovazione per collegare i punti universitari e i poli strategici e scientifici presenti in questo ambito territoriale. Per cui stiamo parlando di un problema denso, di un'infrastruttura all'interno di una situazione molto configurata e densamente urbanizzata.

L'azione rilevante è costituita da una linea di trasporto pubblico ad alimentazione elettrica ed una corsia, come abbiamo visto, dedicata che a seguito di progetto di fattibilità sviluppato da ATB, in coerenza con le indicazioni avute dal Ministero infrastrutturale mobilità sostenibile, verrà elaborata in estensione oltre Dalmine fino alla stazione ferroviaria di Verdello che con un'adduttrice di navette elettriche la collegherà al Kilometro Rosso. Per cui la governance del progetto è complessa, è articolata, include molti comuni e richiede una riorganizzazione infrastrutturale di tutta l'arteria 525, intervento per cui si configura come elemento di rigenerazione infrastrutturale, di integrazione dei servizi per tutto il comparto e ha una scala di valutazione all'interno del territorio. In materia di transizione ecologica importante, vista la complessità del progetto, che tutti i livelli istituzionali promuovano azioni sinergiche e strategiche di economia circolare in un territorio ampiamente urbanizzato.

Il PNRR finanzia questo sistema di trasporto proprio con l'obiettivo esplicito della riconversione modale da trasporto privato a pubblico e della transizione ecologica dei territori per un nuovo modello di governance. Sono politiche importanti oggi, che vedono delle nuove forme di trasporto privato condiviso, basti pensare al costo anche del carburante.

Nella città di Bergamo il progetto include, l'abbiamo visto nella presentazione, parte dalla stazione di Bergamo e ci sono due passaggi significativi, via di Caniana e lungo la via Moroni e come diceva bene l'Assessore Zenoni è necessario approfondire una studio dei flussi veicolari privati e pubblici su modello di simulazione dinamica del tratto largo Tironi, via dei Caniana e via Moroni, al fine di restituire una fotografia migliorativa del sistema veicolare privato e quindi una soluzione qualitativa di questo comparto cittadino, con un'implementazione anche di semafori intelligenti, uno studio appropriato magari per la corsia preferenziale.

Abbiamo visto che nelle slide c'è una base dell'83% in sede riservata, per cui ovviamente è un lavoro complesso, l'abbiamo già sentito, un lavoro molto articolato, per cui è necessario attuare tempi, modalità, fasi di cantiere per garantire comunque la mobilità cittadina contestualmente alla realizzazione delle opere e poi informare, e continuare a informare come abbiamo fatto questa sera, il consiglio comunale, le reti di

quartiere, la cittadinanza sulle azioni inerenti questo comparto della città che non che non viene coinvolto solo dal BRT, ma anche dal sottopasso di via Moroni e i tempi ci sono per avere un buon risultato.

CONSIGLIERE CARRARA:

Da nativo del quartiere di San Tomaso devo dire di essere piuttosto preoccupato per il progetto che è in discussione questa sera. Preoccupato perché la realizzazione di quest'opera, in aggiunta alle altre opere che interesseranno il quartiere di San Tomaso e del Villaggio degli Sposi, andranno ad impattare fortemente su quella che è la viabilità di questi quartieri che già hanno comunque difficoltà a livello strutturale che durano comunque già da diversi anni.

Facendo nuovamente una premessa sul fatto che tutti in quest'aula siamo d'accordo ad un incremento del servizio del trasporto pubblico locale, mi tocca però sottolineare alcuni elementi che destano in me forte preoccupazione. Ad esempio, a mio modo di vedere questo progetto lascia alcune zone d'ombra, come la preoccupazione principale che arriva dall'ipotesi secondo la quale i parcheggi lungo via Caniana andrebbero annullati, togliendo quindi decine di posti auto che ad oggi sono fondamentali per l'economia del quartiere. L'impatto che poi questa nuova corsia preferenziale avrà sul quartiere inciderà fortemente sul traffico che si viene a creare nelle ore di punta nella zona. Chi frequenta normalmente quotidianamente il quartiere sa benissimo delle lunghe code che negli orari soprattutto mattutini si vengono a creare.

A questi miei dubbi si aggiunge anche la preoccupazione che, mancando uno studio fatto in maniera approfondita su quello che può essere l'impatto che quest'opera avrà sulla viabilità del quartiere, preoccupa non solo me, ma anche diversi residenti. Tra l'altro, da quello che risulta o che risulterebbe si è parlato anche di semafori che darebbero poi una via preferenziale ai pullman, secondo me causando ulteriori rallentamenti all'interno del quartiere. Sappiamo tutti che le auto in coda, una dietro l'altra, producono molto più smog e hanno una ripercussione pesante sulla qualità dell'aria che respirano poi inevitabilmente i residenti del quartiere di San Tomaso e del Villaggio degli Sposi.

Se a tutti questi fattori aggiungiamo inoltre che, sempre secondo le ipotesi che oggi vediamo sul tavolo, alcuni tratti di carreggiata verranno, da come si è capito, tombinati, e questo secondo me porterà inevitabilmente anche all'eliminazione di qualche albero e comunque di qualche parte verde, anche sotto l'aspetto ambientale questa soluzione non mi sembra possa garantire il massimo di una soluzione percorribile.

Quindi la richiesta che noi questa sera portiamo in Consiglio comunale è quella di eliminare, almeno per quanto riguarda la parte che interessa il tratto cittadino, la corsia preferenziale, al fine sempre di evitare tutte le problematiche che precedentemente ho elencato e di scartare conseguentemente l'ipotesi della cancellazione dei posti auto in via dei Caniana mi pare sia una richiesta di buon senso.

Mi auguro che ci si possa prendere del tempo per ragionare su questo tipo di ipotesi, che secondo me avrà pochi benefici comunque per la città intera.

CONSIGLIERE ROVETTA:

Sarò breve perché i colleghi sono stati molto esaustivi sulla materia oggetto dell'ordine del giorno.

Qui non si tratta di criticare l'idea, perché l'idea è ottima, cioè potenziare il servizio di trasporto Bergamo nell'hinterland, migliorare la fruizione di servizi, pensare a un progresso, un'innovazione dei sistemi di trasporto è assolutamente condivisibile.

Quello che però lascia un po' perplesso, come dicevano i colleghi, con le poche informazioni per cui magari sto dicendo cose non corrette, non del tutto esaustive, non avendo avuto informazioni in fasi precedenti, se non attraverso i giornali, dicevo che l'impatto dell'opera così come è stata anche egregiamente descritta lascia un po' perplessi sulla circolazione e soprattutto sui parcheggi della zona. Il traffico verrà inevitabilmente aggravato perché una corsia preferenziale, ad esempio in via dei Caniana, visto anche poi il problema del passaggio a livello di via Moroni che a dire, ma ne discuteremo poi, verrà chiuso, sicuramente congestionerà in maniera importante la zona. Non so poi nel progetto come si possano realizzare le corsie nell'esempio che ho visto prima nel video sulla rotatoria perché ho contato sei corsie, due per BRT, due andata e ritorno Bergamo-Dalmine, ci saranno anche tratti con meno, però lo spazio... Mi piacerà vedere poi il progetto, sicuramente sarà stato valutato di come realizzare corsie di questo genere. Sulle coperture delle rogge abbiamo già detto, è sempre una criticità chiudere le rogge, ma soprattutto potrebbe diventare un costo per il Comune di Bergamo, dovendo poi mantenere la pulizia e tenere in ordine queste rogge.

Dunque la richiesta è di fare un raffronto, visto che siamo ancora in una fase progettuale, tra una soluzione di BRT con un potenziamento magari della linea ferroviaria R2 e magari con collegamenti autobus sempre elettrici sui territori della strada statale 525 potrebbe essere uno spunto per cercare di risolvere il problema.

Il problema poi è dato anche dai costi gestionali perché non mi risulta che l'attuale finanziamento del PNRR copra anche questi maggiori costi gestionali. Poi mi risulta che Regione Lombardia non sia stata contattata in merito, se avete altre informazioni mi piacerebbe saperle. Dunque bisognerà sicuramente tenere in considerazione anche questo aspetto non di certo marginale.

CONSIGLIERE CECI:

Prima di tutto i miei complimenti a quella che sarà il nuovo direttore generale, dottoressa Donato Liliana, per questa carica così prestigiosa e importante che assumerà dall'1 luglio del 2022. Penso che un'opera di questo tipo, il BRT, non possa e non debba diventare motivo di scontro di tipo politico, nel senso che il traffico, come sappiamo, non è di destra e non è di sinistra. Io ho sentito ancora in quest'aula qualche minuto fa roboanti dichiarazioni sulle questioni ecologiche e quant'altro. Penso che questa sia un'opera che ha avuto la fortuna di essere finanziata - di essere finanziata in sede Ocse - e quindi è entrata a pieno diritto nel piano nazionale PNRR che abbiamo trovato sulla sola mobilità, come è stato spiegato, circa 80 milioni di euro, poi probabilmente ne arriveranno altri per completare l'opera.

Dalla sua ha che tocca dei poli attrattori interessanti e importanti quali l'Università, il Kilometro Rosso, il parco scientifico e quindi sulla carta potrebbe essere la soluzione di qualche problema che comunque affligge il traffico a Bergamo e dintorni. C'è da tener conto però di una serie di criticità che sono sul tavolo e sul tappeto e che secondo me, e questo ordine del giorno probabilmente va in quel senso, sono criticità importanti. È un pezzo di strada, un pezzo di via, di collegamento che ha già i suoi problemi. È un'asse importante Bergamo, Dalmine, Verdello per poi scendere nella bassa, c'è un'autostrada che comunque arriva da Bergamo al casello di Dalmine, c'è una ferrovia che comunque costeggia anche questa via, questa direttrice ed uno dei punti critici è appunto l'interazione che questo tipo di trasporto o comunque di mezzi e di vie hanno con quest'opera. C'è il problema dell'attraversamento della città, che forse è anche più critico, cioè ci sono delle vie che sono state citate prima, in particolare via dei Caniana e poi la via per Grumello, quindi ci sono delle vie che in qualche modo verranno toccate, ma per carità non è che siamo nella città di non toccare nulla. Però problemi sulla viabilità cittadina ce ne saranno tanti.

Costi gestionali. Quando ero assessore alla mobilità mi è stata fatta una testa così che non bisogna solo pensare all'opera messa in campo, bisogna pensare alle manutenzioni e ai costi gestionali e ai famosi costi d'esercizio. È bene che tutti sappiano che il TPL non campa da solo. Bergamo e la Lombardia è virtuosa e lo Stato deve coprire solo il 50% o chi per esso del costo del trasporto, perché il biglietto copre a malapena, almeno qui da noi, il 50% dei costi di esercizio, mentre invece in regioni meno fortunate il costo del biglietto non copre neanche il 20% dei costi d'esercizio, quindi sappiamo che ci tiriamo a casa il 50% dei costi e quindi magari uno studio più importante su quello che è poi l'argomento principe: come paghiamo questo nuovo TPL?

Le scelte dell'elettrico. Oggi, probabilmente a distanza di cinque, dieci anni, possono ritenersi fondate, ma quando si è scelto per esempio il metano voi sapete che ha funzionato per qualche anno, adesso il metano è diventato problematico per tutti, è diventato problematico per tutti, per le famiglie e anche per i trasporti per i ben noti motivi.

Ci sono già delle strade congestionate, quindi abbiamo una direttrice importante, possiamo parlare di semafori intelligenti, però i semafori intelligenti non è che sono talmente intelligenti da risolvere tutti i problemi. Le corsie a volte sono due, a volte sono quattro, forse sei, quindi anche il tema delle corsie preferenziali è un tema che secondo me in un progetto di questo tipo non è sviluppato adeguatamente.

Il confronto, il confronto con la linea, è già stato detto, se confrontiamo con la linea 5 ATB abbiamo delle percorrenze cosiddette commerciali, quindi abbiamo i famosi tempi e percorrenze commerciali, ma confrontati con la TBSO vorrei sapere quali sono i vantaggi, perché alla fine i tempi commerciali sono quelli che fanno la differenza tra un tipo di trasporto e un altro.

Ci saranno poi tutti gli interventi che sono in atto e le revisioni e integrazioni da parte dei comuni che sono comunque interessati a questa linea. Quindi alla fine mi sembra che i temi che sono stati sviluppati dai consiglieri di minoranza non siano assolutamente peregrini e si ritiene che la carenza informativa, cioè bene aver preso questi soldi, ma non è che adesso a caval donato non si deve guardare in bocca, cioè a caval donato bisogna fargli la radiografia di un'area e di un trasporto e di un TPL che in qualche modo va a toccare dei poli e delle strade e delle direttrici così importanti.

Quindi quello che chiede la minoranza è semplicemente e fortemente un confronto nelle sedi opportune, di seguire questo progetto e questo sviluppo nel dettaglio, siamo solo ad una bozza che ha in questo

momento espresso più criticità che in qualche modo positività e quindi mi sembra che l'ordine del giorno sia proprio nel senso di massima trasparenza, massima informazione, ma posso anche dire con tutta tranquillità, massimo apporto e massimo contributo da parte delle minoranze, per cercare, una volta che siamo stati convinti della bontà di questo progetto sui costi, sui costi di esercizio, sui costi di esecuzione, sulla gestione di questa linea che pur con le pensiline intelligenti, pur con i semafori intelligenti, va a toccare dei nervi un po' scoperti della viabilità bergamasca.

Mi interessava tanto anche l'integrazione e penso che sarà lo sviluppo successivo anche coevo con tutti gli altri sistemi di trasporto, perché non è una direttrice che si pone a sé stante. È una direttrice, un intervento che deve interagire con tutto il mondo trasportistico che gli sta intorno e quindi questo ordine del giorno sembra che vada nel segno della massima informazione, della massima trasparenza, ma voglio aggiungere da parte nostra e anche delle minoranze della massima collaborazione.

(Entra in aula la consigliera Bruni; sono presenti n. 26 consiglieri).

CONSIGLIERE MINUTI:

Per prima cosa volevo esprimere la mia soddisfazione per questo Consiglio comunale, dove possiamo parlare di temi molto importanti per la nostra città, temi su cui la discussione in aula consiliare dal mio punto di vista e anche da quello di molti colleghi è assolutamente fondamentale.

Una soddisfazione data dal fatto che le minoranze tutte insieme hanno imbastito una riflessione su alcuni temi molto importanti. La maggioranza ha voluto, con tempi molto rapidi, convocare questo Consiglio, quindi discuterne, e questo non può che fare bene alla città. Anche perché, come hanno detto i miei colleghi che mi hanno preceduto e anche nell'ultimo intervento del collega Ceci, la volontà nostra, come minoranze, sicuramente come gruppo Bergamo Ideale, è quello di stasera porsi in ottica di discussione e di confronto. Non è un Consiglio comunale, o così almeno intendiamo noi, dove fare il gioco delle parti, dove attaccare per dimostrare lacune, dimostrare che le cose in città non funzionano, ma un Consiglio comunale dove cerchiamo di fare emergere degli elementi su dei temi fondamentali, perché si possa insieme prendere delle strade, delle direzioni per il bene della nostra comunità. Quindi non si tratta di distruggere, si tratta eventualmente di confrontarci e dove è possibile dare delle linee di indirizzo, degli orientamenti per mettere in atto quei consigli, quelle indicazioni, anche modifiche magari di alcuni progetti, perché per noi questi sono temi assolutamente fondamentali.

Date le premesse, io penso che in questo ordine del giorno ciò che emerge, ed è emerso anche dagli interventi dei miei colleghi, sia soprattutto una grande attenzione ad un'analisi costi-benefici delle opere e quindi come le risorse che vengono investite vanno ad impattare sul futuro del trasporto pubblico e quindi sul futuro della nostra città perché come è stato giustamente detto non bisogna pensare perché siamo in una fase in cui il nostro paese, quindi anche la nostra città beneficerà nel prossimo futuro di finanziamenti straordinari provenienti dalle istituzioni internazionali, pensiamo al PNRR, per esempio, allora si possa con leggerezza fare investimenti o comunque investire a cuor leggero. Perché ogni euro speso, ogni euro pubblico è un euro che si mette su un progetto e quindi lo si toglie da altre parti. Me lo hanno sempre

insegnato sin dall'inizio, quando ho iniziato a mettermi in gioco come amministratore che se tu spendi un soldo pubblico in una cosa non lo puoi spendere in un altro progetto e quindi bisogna sempre metterci la massima attenzione.

In questo ordine del giorno sono ben elencate tutte quelle che sono le nostre perplessità o comunque la nostra volontà di discutere su alcune questioni legate ai costi-benefici di quest'opera, opera su cui dal punto di vista concettuale non ci poniamo in contrapposizione, ma su cui per l'analisi costi-benefici vogliamo degli approfondimenti.

Lo stesso appunto che era stato fatto soprattutto da noi come gruppo civico, quando fu pensata e poi realizzata la famosa linea C su cui avevamo espresso alcuni dubbi sul discorso costi-benefici, perché se si va a vedere quante risorse sono state messe su quell'opera e quali poi sono stati i benefici in termini di riduzione dei tempi di percorrenza all'interno della città o comunque di cambio delle abitudini dei cittadini rispetto all'utilizzo dei mezzi pubblici, tutt'oggi noi abbiamo dei seri dubbi e abbiamo delle perplessità sui costi benefici di quell'opera, non sull'opera in sé stessa, perché poi un'opera può essere anche buona, ma se costa davvero troppo rispetto al beneficio che crea, bisogna interrogarsi se magari non era meglio spenderle in maniera differenti quelle risorse visto che non sono infinite. Lo stesso, quindi, poniamo con tutto ciò che è stato detto dai miei colleghi su quest'opera. Credo che quindi un ulteriore confronto anche in sede di Commissione consiliare sia assolutamente necessario. L'auspicio mio e dei colleghi è che questo ordine del giorno possa essere approvato e quindi queste questioni che ci stanno a cuore possano essere ulteriormente approfondite in quella sede.

CONSIGLIERE FACOETTI:

La prima cosa che volevo dire ovviamente è che ringrazio i tecnici che sono venuti a esporre in Consiglio comunale questo progetto. Ovvio che la presentazione è stata a grandi linee, non si poteva fare di più in questa sede quindi è per quello che ritengo che sia importante che anche in successive fasi in Commissione si potrà e si dovrà secondo me entrare un po' più nel dettaglio del percorso cittadino e dell'impatto che avrà sulla città questa infrastruttura.

Quindi vorrei evidenziare che le nostre eventuali perplessità critiche non riguardano ovviamente la parte tecnica, che fa giustamente il proprio lavoro, il dottor Scarfone ha fatto presente che ovviamente questo progetto prevede di tenere un'andatura media dei mezzi intorno ai 25 km all'ora, quindi è ovvio che la parte tecnica deve cercare di trovare questo obiettivo, io quello che dico è che c'è anche però la parte, chiamiamola così, politica, che deve mediare e deve verificare soprattutto le particolarità del tratto cittadino che riguardano la città di Bergamo. Quindi, senza ripetere quello che hanno detto i miei colleghi, sono due i focus che secondo me meritano di avere l'attenzione. Il quartiere di San Tomaso, ovviamente con questa ipotesi, poi magari se invece l'assessore smentirà io sarei contento di togliere i parcheggi in via di Caniana. Tenete conto che nel piano del traffico credo addirittura approvato dalla nostra Amministrazione, mi sembra di ricordare, ma anche in quello attuale era previsto l'allargamento della zona del piano arcobaleno al quartiere di San Tomaso, con l'introduzione finalmente delle zone riservate dei residenti. Ricordo che solo in una piccola parte di via di Caniana in alto ci sono una decina di posti auto, 8-9 posti auto dedicati ai

residenti, gli abitanti del quartiere si aspettavano da questa Amministrazione probabilmente un'attenzione diversa, cioè un allargamento del piano arcobaleno e un'introduzione nel quartiere perché è un quartiere oggetto di una sosta abbastanza importante sia per la presenza dell'università, ma dal fatto che è diventato sostanzialmente un quartiere semicentrale, quindi molti parcheggiano e poi si recano in centro a piedi e introdurre delle zone dedicate ai residenti sarebbe stato importante e invece noi ci troviamo con l'ipotesi che i parcheggi al servizio dell'Università, ma anche dei residenti su via dei Caniana potrebbero essere eliminati, quindi con un problema in più.

Il problema poi di largo Tironi. Ne parleremo anche dopo, c'è questa ipotesi di chiusura al traffico veicolare di via Moroni, quindi vuol dire che il traffico in entrata della città da sud, da Dalmine, dal Villaggio obbligatoriamente girerà tutto integralmente su via dei Caniana e su largo Tironi. L'assessore nell'altro Consiglio ovviamente ne ha parlato, ha detto che se ne terrà conto e quindi dobbiamo sapere che l'ipotesi è che largo Tironi, già è molto frequentato, molto trafficato, riceve traffico veicolare in più. In più si innesta il tema della BRT, io ho visto l'esempio che è stato fatto sul rondò credo quello di Dalmine, dell'autostrada, è stato fatto un esempio con dei semafori che poi bloccano ad un certo punto il traffico veicolare privato, tenuto conto che quel rondò dovrebbe essere declassato in quanto con il rifacimento del casello autostradale di Dalmine dovrebbe essere un rondò meno impegnativo.

Quindi non so se quell'esempio verrà ribaltato anche su largo Tironi. Questo sarebbe interessante per capire, un po' mi preoccupa perché quando vedo che ci sono interi semafori, se la percorrenza poi è così veloce ogni 15 minuti capite che secondo me uno studio, un modello di traffico dettagliato deve essere fatto sulla città per vedere l'effetto in città.

Quindi, voglio dire, il nostro contributo non è per bloccare l'opera. C'è stata la fortuna di essere finanziati con un finanziamento importante, però penso che i soldi vanno usati bene e non va fatto un servizio che poi crei delle difficoltà agli abitanti dei quartieri che già sono in difficoltà. Quindi vorrei precisare che il nostro ordine del giorno è un elemento propositivo e anche conoscitivo.

Ringrazio l'Amministrazione per questo primo scorcio di informazione, però ci auspichiamo che ci siano altri momenti di confronto, visto che comunque il progetto è in una fase molto preliminare.

CONSIGLIERE NOSARI:

Innanzitutto un ringraziamento per l'esposizione perché è sempre utile trovarsi e potersi confrontare. Allora, lo ammetto, ho una certa idiosincrasia nei confronti delle corsie preferenziali. Capita di vedere lungo le nostre strade delle corsie preferenziali che vengono usate dai normali mezzi di ATB percorrenze che fanno risparmiare magari pochi secondi, dove poi gli autobus vanno a incunearsi in quelli che sono poi gli incroci, i semafori, eccetera. Questo è quello che io penso, quello che ritengo in termini generali sulle corsie preferenziali. Se andiamo poi a traslare ovviamente il discorso sul caso di specie, cioè la BRT nel quartiere di San Tomaso, il dubbio che proprio vado a sollevare è quello se la presenza di ulteriori corsie preferenziali che verrebbero istituite a d'uopo vanno poi ad inficiare quella che è la situazione del quartiere, come è già stato detto, sottolineato anche dagli altri consiglieri, in ordine ai parcheggi che verranno eliminati, piuttosto

che alla copertura delle rogge e in aggiunta sicuramente, considerando anche l'ipotetica chiusura del passaggio di via Moroni, il fortissimo intasamento che si verrebbe a creare su largo Tironi.

Quindi la domanda e il dubbio che sollevo è semplicissimo. Ha senso creare delle corsie preferenziali che farebbero risparmiare pochi minuti, pochi secondi sul tratto chiaramente urbano del Comune di Bergamo? Cioè non stiamo parlando di tutta la tratta che va a considerare anche gli altri comuni, ma ci limitiamo semplicemente ad un ragionamento sull'impatto che avrebbe sui quartieri coinvolti della città di Bergamo.

CONSIGLIERA RAINERI:

Intanto mi scuso, non sono riuscita a seguire nel dettaglio tutti gli interventi, ma volevo fare un po' un'osservazione di carattere generale, nel senso proporre una narrazione diversa da quella che sto ascoltando in quest'aula. Trovo che il progetto sia molto ambizioso, ma non tanto e non solo perché crea una nuova linea che collega dei comuni particolarmente frequentati, che sono in una zona particolarmente trafficata, ma perché secondo me mira a lavorare nell'unica direzione veramente reale per una transizione ecologica, cioè aumentare il numero di persone che scelgono di usare il mezzo pubblico anziché di prendere la propria auto privata. Ho la sensazione che nella discussione si parta un po' dal presupposto che il mezzo pubblico venga scelto da chi non ha alternative, da chi ha necessità di spostarsi ma non ha la propria auto, o da chi ha uno spiccatissimo senso civico ambientale per cui non vuole muoversi in auto. Invece secondo me bisogna partire da un presupposto completamente diverso, cioè scelgo il mezzo pubblico perché è più veloce, funziona meglio, mi porta dove devo andare, mi porta in quelle zone che non hanno i parcheggi e che devo raggiungere, è molto capillare, cioè serve un servizio che sia migliore dell'auto privata, altrimenti il cambiamento non avverrà, si continuerà ad utilizzare l'auto privata e ci saranno sempre più problemi di traffico ed ecologici.

Quindi secondo me la scelta di avere delle corsie preferenziali è prioritaria perché io voglio un mezzo pubblico che sia migliore dell'auto privata, altrimenti continuerò ad usare la mia auto. Stessa cosa per i parcheggi, se bisogna rinunciare a dei parcheggi per avere un mezzo pubblico più efficiente si può ragionare, sicuramente bisogna avere un buon equilibrio, ma non mi sembra niente di così tragico e il fatto anche di avere meno parcheggi in certe zone da una parte sicuramente crea un disagio per chi deve utilizzare il mezzo privato, dall'altro è sicuramente un incentivo per chi invece sceglie di usare il mezzo pubblico.

PRESIDENTE:

Grazie consigliera Raineri. Vedo che non ci sono altre richieste di intervento. Ora passiamo alla replica degli assessori. Do la parola all'assessore Gandi.

ASSESSORE GANDI:

Abbiate pazienza. Qualche considerazione in ordine sparso e una specifica che è stata completamente omessa nella narrazione che ho udito in aula, se non ricordata per brevi cenni esclusivamente dalla consigliera Milesi, oltre che dall'assessore inizialmente.

La prima cosa che vorrei dire è che il progetto è stato affidato ad ATB e personalmente, come tanti di voi, mi fido di ATB e quindi sono sicuro che le professionalità, alcune delle quali sono in aula, ma non tutte, le funzioni apicali sono presenti, ma poi ci sono i tecnici e i loro collaboratori, faranno un ottimo lavoro per cui terranno in considerazione le osservazioni che voi avete formulato nella redazione del progetto che poi verrà presentato.

Mi pare che le vostre eccezioni, le contestazioni formulate, le preoccupazioni manifestate abbiano un che di preventivo e pregiudiziale, cioè siano delle preoccupazioni che non sono ancora suffragate da dati concreti relativi alla progettazione definitiva che è ancora in corso di elaborazione. È mettere le mani avanti su ipotesi che non sono affatto confermate dai fatti, qualche sacrificio andrà fatto. L'ha ricordato molto bene la consigliera Raineri poco fa perché gli obiettivi - e poi arrivo a ricordare quello che ci diceva poc'anzi il direttore di ATB - lo meritano, gli obiettivi che si perseguono con questo intervento meritano qualche sacrificio. È ovvio che si deve tenere un equilibrio corretto tra i sacrifici che vengono imposti al traffico veicolare, ammesso che il futuro di Bergamo sia il traffico veicolare, perché a me pare che la visione che quest'Aula ha espresso in alcune sue parti sia legata un po', in maniera forse un po' troppo romantica o nostalgica, ad un passato che non potrà essere identico a se stesso o al presente che oggi conosciamo, ma che quantomeno dovremo guidare verso una prospettiva diversa, per lo meno noi ci crediamo, non so quanto ci crediate voi. Quindi un equilibrio e un equilibrio tra i territori, perché è evidente che se ogni comune facesse il discorso che state facendo voi nel vostro ordine del giorno l'equilibrio tra i territori rispetto alla necessità che l'infrastruttura sia in una percentuale elevatissima in una sede dedicata finirebbe con saltare per aria mettendo in crisi l'opera stessa.

Mi pare quindi un po' miope la visione che avete espresso, anche perché noi abbiamo una responsabilità, l'avete ricordato voi stessi, dobbiamo gestire quell'importo così cospicuo 80 milioni di euro che c'è stato riconosciuto. Cosa vogliamo fare? Lo vogliamo restituire perché siamo preoccupati di come l'infrastruttura deve essere realizzata? Francamente è un elemento sfidante quello di utilizzare bene il denaro che ci viene affidato, con un'infrastruttura che funziona, che sia efficiente, che abbia le caratteristiche che il PNRR ci impone. Questa è la sfida che dobbiamo cogliere, ma in positivo. Ci sono dei cambiamenti in arrivo, cosa vogliamo fare? Li rigettiamo o cerchiamo di metterli in atto governandoli uno per uno e temperandoli in un quadro d'insieme che tenga? Io francamente preferisco questa scelta piuttosto che rispedire al mittente risorse che, sulla base di un progetto che ha molti elementi positivi, ci sono state riconosciute.

Molte delle risposte che voi chiedete vengono date in Commissione ma credo che siano già state annunciate, almeno in forma embrionale e sintetica, stasera. Si parla di riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, riduzione dei costi del 65%, di una percezione di una maggiore qualità del servizio di TPL, di velocità commerciale più elevata, i 25 km all'ora contro i 16,5 attuali, a me paiono di per sé obiettivi che meritano di essere perseguiti e che rispondono a molte delle perplessità che ho sentito sollevare preventivamente e pregiudizialmente in quest'aula.

Ma c'è una cosa che non tenete in considerazione per nulla, e cioè la genesi, la genesi dell'opera. Forse vi è sfuggito che l'opera non nasce nelle segrete stanze di ATB o del Comune di Bergamo, ma nasce dal contesto territoriale, dalle istituzioni del territorio ed in particolare ve lo voglio raccontare perché ho avuto la fortuna come altri in quest'aula di prendervi parte vi ricorderete che nel 2012, in un momento in cui non c'era ancora la nostra Amministrazione, la Camera di Commercio affidò ad Ocse l'incarico di aggiornare il rapporto territoriale sugli assetti economici e istituzionali. Nel 2015 venne reso noto il rapporto Ocse in ordine alle potenzialità competitive del nostro territorio ed uno degli elementi su cui venne posto l'accento fu la necessità di costruire una governance territoriale, e lì si sono concentrati gli sforzi dell'intero territorio. Si sono costituiti una serie di tavoli nel 2016. È stato sottoscritto l'impegno programmatico e tutte le istituzioni del territorio, a partire dal Comune, dalla Provincia, dalle organizzazioni sociali economiche, Confindustria, imprese del territorio, dalle banche, dall'Università, hanno costituito questo gruppo di lavoro che ha generato l'individuazione di 18 macro obiettivi di 65 iniziative. Tra le 65 iniziative, vi sembrerà strano, ma c'era proprio quella di raccordare i punti della ricerca, dell'innovazione e dello sviluppo della nostra realtà territoriale, in particolare Università, Kilometro Rosso e Point di Dalmine. Fu poi individuata a seguire nel corso del 2020 una short list, cioè un insieme tra quelle 65 iniziative individuate dal tavolo Ocse che potevano essere realizzati in tempi celeri e tra quelle iniziative ci fu proprio quella di raccordo tra i luoghi dell'innovazione e della ricerca. Ebbene quando si prospettò, nel corso del 2020, in particolare negli ultimi mesi del 2020, la possibilità di prendere parte con alcuni progetti flagship ai bandi PNRR presentarli al Mef perché in qualche modo potessero essere presi in considerazione per essere finanziati uno dei tre progetti, oltre a quello del campus universitario e quello della stazione europea, fu proprio il BRT individuato dalle otto istituzioni che vi ho ricordato e presentato, vi sembrerà anche questo bizzarro, il 29 gennaio 2021 a tutti i parlamentari di tutti i partiti. Quel giorno io c'ero, non sentii sollevare alcuna obiezione. Sentii un coro unanime di consensi rispetto a questa iniziativa sulla quale l'intero territorio ha investito.

Il fatto di poterla mettere in discussione, sollevando esclusivamente dubbi e riserve rispetto a un percorso che stiamo attualmente di fatto iniziando ad elaborare e a mettere in atto mi pare che sia assolutamente in contrasto con lo spirito che anima la governance territoriale faticosamente costruita in questi anni e nella quale il nostro Comune, perlomeno la nostra parte, crede fermamente. Teniamolo in considerazione perché sarebbe un pessimo segnale che finiremmo col mandare alle altre istituzioni del territorio se noi ci ponessimo in contrasto sollevando mille problematiche ancor prima che il percorso abbia realizzazione rispetto ad un'iniziativa giudicata da tutti trasversalmente fondamentale.

PRESIDENTE:

Grazie assessore Gandi. Do la parola al direttore Scarfone, prego.

DOTT. SCARFONE – DIRETTORE ATB:

Sarò molto rapido e mi scuso se con la rapidità alcune puntualizzazioni saranno piuttosto secche.

Io richiamo alcune questioni, credo non banali, nel dibattito e nella discussione che c'è stata anche in questa sala, ma che a livello nazionale ed europeo è stata all'impronta di uno scenario diverso, dopo che la Commissione europea ha presentato il New Green Deal e dopo che si è verificata la Convenzione di Glasgow dove il tema della lotta al clima è diventata una politica forte a livello europeo ed è stata poi declinata negli atti che il Governo ha intrapreso in questi ultimi anni. Cioè c'è un impegno del Paese e c'è un impegno di tutti i soggetti che in qualche modo sono impegnati su questi temi a modificare alcuni parametri a livello globale e questi parametri a livello globale si modificano se le azioni poi a livello locale sono coerenti. Non a caso io ho richiamato il tema di modificare lo share modale fra il mezzo privato e i mezzi che in qualche modo sono riconducibili al concetto di mobilità sostenibile che credo abbiate avuto modo di discutere e questa è una scelta che stanno facendo tutte le città, gran parte delle regioni e si declinano con questi progetti. Quindi il progetto del BRT è all'interno di questo cambiamento di paradigma, come dicono in alcuni sedi, e Bergamo in qualche modo in questi anni è stata protagonista con altre città di questa scelta.

Fatta questa premessa, faccio solo delle precisazioni fra virgolette di natura tecnica. Ovviamente sono disponibile anche ai singoli consiglieri che volessero approfondire le questioni.

Prima di tutto qui non si tratta di sostituire una corsia dedicata alle automobili con una corsia preferenziale. Oggi sulla strada statale che interessa quel corridoio c'è un'unica corsia di marcia, c'è un disordine dal punto di vista del traffico e il BRT potrebbe contribuire a risolvere questi problemi. Quando noi diciamo che questa è una soluzione *win win* è una soluzione che probabilmente insieme alla realizzazione di un sistema di trasporto rapido di massa, ancorché con autobus elettrici e non con altre modalità abbiamo in mente anche una qualità del progetto dal punto di vista del contesto di un certo tipo. Quindi non è che con le corsie preferenziali del BRT sottraiamo una corsia al traffico privato.

Il tema delle rotonde, avete visto l'esempio della rotonda di via Guzzanica, che concettualmente è la più critica di tutto il tracciato, noi stiamo già sviluppando insieme a Sistematica simulazioni che riguardano tutte le rotonde. Sì, sono dei semafori ma sono dei dispositivi che entrano in gioco solo quando il BRT si affaccia all'attraversamento di quella rotonda, perché dentro la rotonda non sono previste, se non nel caso di Guzzanica, dove il BRT taglia la rotonda esistente, non sono previste corsie preferenziali. Sistematica ha già fatto le simulazioni alla scala macro, cioè di tutto il tracciato, e adesso la sta facendo comparto per comparto, e le due rotonde previste in territorio di Bergamo e il nodo di via di Caniana, saranno oggetto di ulteriori approfondimenti. Quindi aggiungo anche che dal punto di vista dell'analisi costi-benefici, che non è un'operazione banale, perché oggi le tecniche con cui l'analisi costi-benefici deve essere fatta agli occhi dei dirigenti ministeriali ha una serie di parametri che non sono, come dire, banali. Per cui il progetto dimostra, ha dimostrato che ha una serie di convenienze dal punto di vista economico in termini di benefici, anche in termini di tempi di percorrenza per l'intero sistema della mobilità afferente a quel corridoio, ha dei benefici di tipo ambientale significativi che sono dati anche dalla riduzione prevista del traffico privato perché un tasso di sostituzione del traffico privato col BRT è previsto. D'altra parte l'abbiamo sperimentato sulla T1, dove il 12% del traffico privato è andato progressivamente sul sistema di forza.

Sui costi di gestione, qui bisogna fare chiarezza in modo, come dire, esplicito. Il PNRR prevede 2 miliardi e 400 milioni di investimenti in sistemi di questo tipo, dalle metropolitane ai tram. Settimana prossima i cugini bresciani presentano il loro progetto di sistema tranviario. In Italia, per fortuna, dopo la vicenda che ho citato all'inizio, si è innescata tutto un processo di progetti di questo tipo.

Io che conosco questo mondo ormai da troppi decenni do per scontato che il tema dei costi di gestione verrà affrontato nel momento in cui questi sistemi entrano in esercizio. Se non avessimo scommesso sul futuro e se queste preoccupazioni avessero dovuto prevalere con la T1 non avremmo mai attivato e vinto la scommessa della T1 perché venne sottoscritta una convenzione che è ancora in essere dove vari soggetti contribuiscono all'esercizio, e io do per scontato che se c'è coerenza nelle politiche governative su questo tema e del Parlamento ci siano in futuro anche maggiori risorse per la gestione di questi sistemi.

Due ultime considerazioni, ribadendo che io ho l'impressione che alcune sottolineature derivano dal fatto che mancano gli elementi a disposizione. Non c'entra nulla col contrapporre la linea ferroviaria Bergamo-Verdello ad un sistema di questo tipo. Qui siamo in un altro corridoio, in un corridoio che ha determinate caratteristiche dal punto di vista urbanistico territoriale, mentre la linea ferroviaria assolve un'altra funzione. Ribadisco che potrebbe assolvere meglio questa funzione non se venisse potenziata in modo, come dire, migliorare il servizio che Trenord deve fare sui servizi ferroviari regionali, che siano fra virgolette servizi comprensoriali come quello tra Treviglio e Bergamo, che siano servizi di impatto molto più alto per la nostra comunità che il servizio, per esempio, fra Bergamo e Milano.

Ultima considerazione che riguarda il corridoio di mobilità, dove il BRT è l'asse portante, se avete visto l'ultima slide illustrata dall'ingegner Donato c'è tutto un sistema di linee di adduzione alla linea e il sistema viene concepito in termini unitari. Con i Comuni che stiamo incontrando stiamo discutendo con loro anche dei percorsi delle ciclabili perché l'obiettivo è quello di realizzare un sistema che sia di elevata qualità e che diventi anche punto di riferimento. Come la linea C, mi dispiace, dissento dalle considerazioni che sono state fatte, è diventata punto di riferimento a livello nazionale, io confido che anche il BRT, con una qualità di progettazione che cercheremo di garantire, diventerà anche punto di riferimento almeno a livello nazionale su queste questioni.

ASSESSORE ZENONI:

Viste le precisazioni che hanno fatto sia il vicesindaco che Scarfone, io vi rubo veramente un minuto solo per dire che condivido la richiesta di avere confronti più costanti in sede di Commissione. Su questo ci tengo a precisarlo e se fino ad oggi non ci sono stati era anche per arrivare, come avrete capito, ad avere una presentazione un po' più matura del progetto, al netto dei tempi molto veloci che sono stati ricordati.

Quello che trovo difficile accettare questa sera è che si pongano dei paletti così stringenti, ma l'ha detto in maniera molto chiara il vicesindaco e quindi non ritorno.

Anch'io credo, so che è un *leitmotiv* che l'ex assessore e vicesindaco Ceci ripete spesso e condivido pienamente, che le discussioni sulla mobilità dovrebbero essere anche al di fuori così degli schemi ideologici. Ho l'impressione che in questo caso specifico le posizioni potranno trovare, con le precisazioni sul progetto, alcuni dettagli che sono stati evidenziati, anche degli avvicinamenti, però in parte non scommetterei sull'avvicinamento completo e forse non scommettereste neanche voi, la visione che è stata proposta dai nostri interventi ovviamente è disposta a spingere più avanti le scelte di trasformazione della città in questa direzione, accettando anche alcuni sacrifici, pur comprendendo, e sono assolutamente legittime le osservazioni e le preoccupazioni che avete esposto, e infatti credo che l'approfondimento

analitico vada portato un po' più avanti di quanto è stato presentato questa sera. Di nuovo quindi la necessità di riparlare è sicuramente condivisibile, però penso che ci sia, come ha ben spiegato anche la consigliera Raineri, un punto di partenza un po' più radicale se vogliamo da parte nostra su qual è la direzione giusta rispetto al potenziamento dei servizi di trasporto pubblico e questo ci fa anche valutare gli effetti positivi che ha ricordato Gianni Scarfone in maniera decisamente più importante.

Segnalo che, e chiudo, noi abbiamo avuto come città la fortuna di poter pianificare e realizzare due linee tranviarie che hanno sfruttato, come sapete, il sedime di vecchie ferrovie e paradossalmente hanno consentito alla città di introdurre questo tipo di trasporto senza particolari scossoni. Sì, c'è stata una discussione sulle intersezioni a raso, vi ricorderete, tutto il dibattito sui passaggi a livello che poi non sono stati fatti, e per fortuna, perchè la tranvia è riuscita comunque a funzionare, però abbiamo avuto questa fortuna, ma in moltissime altre città la discussione sulle tranvie, che ha ripreso vita negli ultimi decenni e col PNRR ancor di più, così come i sistemi BRT, mette molte città italiane di fronte alla scelta di compiere lungo il tracciato alcuni sacrifici che vanno ad incidere sulla mobilità privata. Non è accanimento nei confronti degli automobilisti, servono come dicevo analisi e anche lo studio di soluzioni alternative, ma certamente è una scelta che, ripeto - come altre città esattamente come Bergamo io penso, questa è la mia personale opinione, penso che sia condivisa nella maggioranza - è una scelta da portare assolutamente avanti, anche laddove non si ha la fortuna di avere un sedime dedicato completamente separato dalla strada, come è stato nel caso di Bergamo e per fortuna la possibilità di ripristinare le due tranvie.

Quindi credo che per la prima volta la città si interroghi su un qualcosa che in molte altre città, veniva citata Brescia, ma pensate a Padova, la discussione sulle tramvie ha seguito esattamente questo tipo di discussioni che stiamo avendo oggi, le avremmo avute, se fosse andata avanti la tranvia n. 3, che era interamente urbana ed era stata sostenuta anche dall'Amministrazione che ci ha preceduto, tanto che era stata presentata una richiesta di finanziamento, quella passava in via Camozzi, in via Frizzoni e saremmo qui a parlare della tranvia n. 3 che passava sulle strade cittadine. Quindi non è un tema completamente nuovo quello del BRT, spero quindi che si possa anche comprendere, diciamo così, al netto degli approfondimenti questa impostazione che ritengo assolutamente utile perseguire.

Vi ringrazio comunque del contributo e avremo modo di riparlare.

PRESIDENTE:

Grazie Assessore Zenoni. Per dichiarazioni di voto la parola al consigliere Facchetti.

CONSIGLIERE FACOETTI, per dichiarazione di voto:

Io parto da un dato di fatto, nel senso che ho sentito delle dichiarazioni da parte della consigliera Raineri, ma anche dal Vicesindaco, che, come al solito, la mettono sul piano ideologico, nel senso che i consiglieri di centro-destra non capiscono questa diversa visione. L'introduzione della BRT, questo io lo prendo dalla relazione che è stata allegata dai proponenti e mandata al Ministero, quindi per dire quanto cambierebbe il

mondo, cioè quant'è lo spostamento dal traffico privato a quello pubblico con l'introduzione del BRT, a indicazione degli stessi proponenti, si parla di spostare il 6% del traffico veicolare su quello pubblico, quindi qua non stiamo parlando di un paradigma che cambia il mondo. Pensiamo di spostare qualche punto percentuale, la metà di quello che il dottor Scarfone parlava prima della T1, quindi direi che gli obiettivi degli stessi proponenti non è che sono obiettivi che sconvolgono il mondo e a questi obiettivi non particolarmente sfidanti però ci sono dei rischi e noi li abbiamo evidenziati di impatto sul trasporto privato non solo in città, ma il percorso che dovrebbe fare questa linea è un percorso che interseca dei comuni dove ci sono anche un'alta percentuale di aziende private che lavorano, che trasportano e quindi quando si va a toccare questi temi bisogna essere molto prudenti e precisi e non fare dichiarazioni di principio, come purtroppo ho sentito da qualche Assessore.

Sul discorso della visione, ripeto, abbiamo nello stesso documento indicato quello che poteva essere una valutazione invece del potenziamento della linea ferroviaria che era sul tavolo perché è stato sul tavolo prima di questo discorso della BRT, quindi che non è peregrina, e vorrei ricordare che la linea Bergamo-Dalmine è servita da un servizio di trasporto pubblico locale, quindi non stiamo parlando di zone non servite, TBSO fa un servizio molto efficiente con poche fermate, in 20-25 minuti si arriva a Dalmine, vorrei capire prima di dare l'assenso a un'opera del genere, visto che si parla di spostare solo il 6% del traffico privato su quello pubblico, quanti sono i minuti che si guadagnano perché bisogna fare anche il calcolo dei costi benefici e vedere l'impatto generale con un piano del modello di traffico adeguato di cosa succede in città con l'introduzione di questo servizio sul restante traffico, perché non si può dire spostiamo una parte sul trasporto pubblico e sulle altre parti della città il traffico rimane bloccato perché c'è la corsia preferenziale, un semaforo preferenziale di questo servizio. Quindi le cose vanno valutate bene.

Il nostro non è un no a priori, però non ci piacerebbe anche che un certo discorso ideologico non si facesse in questa sede, sapendo che sappiamo tutti il trasporto pubblico locale è importante, va implementato, ma va implementato con giudizio.

CONSIGLIERE NOSARI, per dichiarazione di voto:

Volevo replicare rapidamente al Vicesindaco Gandi. Mi verrebbe da dire viva Dio che esista la possibilità aprioristicamente in una sede come questa, cioè del Consiglio comunale, di valutare quelle che sono le obiezioni, i dubbi sollevati dai rappresentanti dei cittadini. Se capitasse mai che qualcuno di noi che è stato ovviamente eletto per portare anche la voce magari dei singoli cittadini espresso un parere in quest'Aula sarebbe bello che questo avvenisse prima che le cose vengano fatte, quindi che ci venga chiesto di avere, di fare questo balzo della fede nei confronti di ATB, senza nulla togliere, ovviamente non è una critica, ma sto dicendo non possiamo noi come rappresentanti dei cittadini fidarci tout court per ogni cosa che viene fatta, senza creare una discussione democratica.

Quindi è proprio bello invece che ci sia la possibilità in questa sede di poter avanzare dei dubbi e di fugarli proprio grazie alla presenza di tecnici che vengono poi a spiegarci eventualmente quelle che sono le nostre perplessità.

Quindi, ribadisco, cogliamo l'occasione per avere anche più spazi di democrazia, più spazi di confronto in cui possono essere effettivamente poi sollevate delle perplessità e fugare tutti i nostri dubbi.

Poiché nessun altro chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese l'ordine del giorno collegato presentato dai consiglieri Facoetti, Ceci, Minuti, Coter, Tremaglia, Pecce, Carrara, Ribolla, Stucchi, Rovetta, Nosari, Bianchi contrassegnato con il n. ODG COLL. 1 (N. E0087771 P.G.).

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 10 voti favorevoli (Ceci, Tremaglia, Pecce, Minuti, Bianchi, Carrara, Facoetti, Rovetta, Nosari, Coter), n. 16 voti contrari (Serra, Vergalli, Russo, Milesi, Rota, Amaddeo, Nespoli, Bruni, Paganoni, Zaccarelli, Bottaro, Conti, Raineri, De Bernardis, Suardi, Corbani).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che il preindicatedo ordine del giorno collegato è stato respinto a maggioranza di voti.

(Entra in aula la consigliera Ruzzini; sono presenti n. 27 consiglieri).

PRESIDENTE:

Passiamo ora alla seconda informativa raddoppio della linea Montello Ponte San Pietro, su questa seconda informativa sono stati presentati gli ordini collegati 3 e 4. Do la parola all'assessore Zenoni per iniziare la discussione su questo tema.

ASSESSORE ZENONI:

Ecco, vediamo se carica, se sono fortunato anch'io. Va bene, ok, vi chiedo scusa, resto seduto perché così riesco a manovrare la presentazione che ho preparato, ovviamente sempre sperando con il dono della sintesi e della chiarezza al contempo sul tema in particolare del raddoppio della linea Ponte San Pietro-Bergamo-Montello. Scusate, non so cos'è successo. Un secondo, vi chiedo scusa, si è spento. No? Welcome to Comune di Bergamo. Scusate, sarebbe un peccato non vedere il mirabile capolavoro. Stiamo provando un nuovo sistema di proiezione. Per cominciare ho cercato di rappresentare anche per dare un po' di visione di insieme, visione d'insieme che ovviamente coinvolge sia il progetto di cui abbiamo appena finito di parlare, sia i progetti ferroviari di cui parleremo adesso qual è l'attuale situazione della rete di sviluppo su ferro, più il BRT di cui abbiamo parlato adesso per far capire qual è la situazione del territorio bergamasco, quali sono gli scenari di sviluppo futuri, in particolare vedete con la linea rossa piena indicata la tratta ferroviaria che collega Ponte San Pietro a ovest e Montello a est. Le linee gialle sono le prosecuzioni, diciamo così, delle linee ferroviarie di cui non parliamo nello specifico oggi, cioè la linea Brescia ovviamente, la linea Carnate, la linea per Lecco, che non si interrompe come si vede nell'immagine, ovviamente ho sbagliato il disegno, ma proseguo Pontida e Lecco e verso sud invece la linea Treviglio. Invece con le linee

verdi ho rappresentato in linea piena la tranvia n. 1, in tratteggiato verso Almè-Villa d'Almè ovviamente la tranvia n. 2 e la diagonale che vedete scendere indicativa verso il basso è la BRT Bergamo-Dalmine che poi prosegue, come abbiamo visto poco fa, e arriva sostanzialmente fino a Verdello. Si parla spesso, parlando della città di Bergamo, di Y ferroviaria. La Y è rappresentata ovviamente dalla linea Ponte, dalla linea Treviglio e dalla linea Montello che si incastra, si incrocia con la cosiddetta Y tranviaria che sono ovviamente le due tranvie in direzione Valle Seriana e Valle Brembana. Ovviamente in rosso tratteggiato vedete la S del collegamento ferroviario con l'aeroporto di cui parleremo dopo. Io penso che questa immagine, e non mi soffermerò più di così, rappresenti uno scenario di servizi alla scala urbana e metropolitana di trasporto pubblico dedicato, con sede proprio a rotaia nella maggior parte dei casi, molto rilevante. Un pezzo della cosiddetta cura del ferro sta qui. Cura del ferro è uno slogan che è stato usato diverse volte negli ultimi anni e penso che Bergamo sarà al centro di investimenti di carattere ferroviario e di trasporto pubblico nei prossimi anni assolutamente unici nella storia di questa città.

Se pensate che da qui al 2026 avremo investimenti come il raddoppio della Ponte-Montello, il treno per Orio, la tranvia 2 e il BRT voi capite, insomma, quanti progetti si concentrano su questa città. Lo dico perché mi permetto questo giudizio all'inizio, ho l'impressione che stiamo discutendo e discuteremo ancora nel corso di questa serata molto di importanti, ci mancherebbe altro, aspetti di dettaglio, che non voglio assolutamente sminuire perché la città è fatta anche di dettagli, è fatta anche di quartieri, di residenti, di strade, però, insomma, inviterei i consiglieri comunali a non perdere di vista anche lo sguardo complessivo sull'insieme di opere che stanno disegnando il futuro di questa città e che noi, come amministratori, siamo chiamati a considerare anche nel loro insieme.

Qui peraltro vedete una prima idea di cronoprogramma di quali sono le diverse opere ferroviarie. Qui stiamo sul focus ferroviario che riguardano la stazione di Bergamo. Trovate un lungo elenco che comprende peraltro anche alcune questioni che avete visto nella presentazione di Porta Sud che abbiamo visto nel Consiglio comunale scorso, quindi non c'è soltanto il tema delle linee, c'è anche il tema della stazione europea, c'è anche il tema della piastra, della realizzazione della nuova area ferroviaria. Quindi, insomma, diversi temi e una serie di elementi che segnalano le diverse tempistiche delle diverse attivazioni e che vedono in particolare la Ponte-Montello splittata, diciamo così, in diverse tempistiche che vanno anche oltre in alcuni casi la scadenza del 2026, in particolare della Ponte Montello, che, come sapete, viaggia su binari di finanziamento diversi dalla maggior parte delle opere che ho richiamato in questa tabella.

Vediamo più rapidamente la Ponte Montello. La presentazione sarà un po' più breve di quella che vedremo dopo per il treno per Orio, per il semplice fatto che dal punto di vista ferroviario, di fatto, interviene sulla linea esistente semplicemente rimettendo in attivazione o aggiungendo un binario lato ovest fino a poco oltre Curno, quindi in realtà il raddoppio non è completo, non arriva fino a Ponte San Pietro, questo lo segnalo subito come un elemento critico, verso est, invece, ovviamente il raddoppio porta fino a Montello la conclusione di questo lavoro. No, sono tornato indietro, vi chiedo scusa.

Anche il raddoppio della ferrovia Ponte Montello è ovviamente citato esplicitamente nelle macro-azioni territoriali del tavolo Ocse. Qui vedete la scheda in particolare 4C che parla, come vi dicevo, della Y del sistema ferroviario metropolitano e nel testo che temo sia ovviamente un po' piccolo per voi, ma in alto a sinistra viene citato evidentemente il tema del raddoppio. Che cos'è importante dire di questo raddoppio? Questa è un'immagine tratta dal Pums piano urbano della mobilità sostenibile adottato e che il Consiglio, le

Commissioni prima, probabilmente inizieranno a discutere passato il tour de force del bilancio, diciamo così, dove noi ipotizzavamo all'interno proprio dell'asse tra Ponte San Pietro e Montello una serie di servizi a carattere suburbano sul modello delle linee S di Milano, per capirci, che potessero passare, diciamo così, per la stazione di Bergamo e collegare, come vedete, le stazioni ad oggi esistenti, nonché le trasformazioni delle stesse con l'aggiunta per esempio della stazione di Curno, che come sapete ad oggi è sul lato ovest l'unica stazione prevista in aggiunta, sul lato est la sostituzione, diciamo così, della stazione di Seriate attuale, con la stazione di Seriate Bolognini. Questo a mio parere rappresenta già un piccolo problema, nel senso che ci torneremo dopo, ma sicuramente questo grafico fotografa quello che probabilmente avverrà, ma le aspettative sul tema degli scali e delle stazioni erano forse di una, anzi, senza forse, di un infittimento decisamente più rilevante. Perché? Perché la scheda di intervento che ha finanziato, ha dato via all'iter di finanziamento della Ponte Montello, quindi era la scheda di intervento 2017-2021, parlava esplicitamente, viene richiamato, lo vedete, nel testo in basso del servizio di trasporto metropolitano di quest'asse. Quindi, al di là del raddoppio fisico di cui poi vedremo gli aspetti più legati alla cantierizzazione, vi era e vi è l'aspettativa che questo tipo di servizio possa essere di utilità per il territorio attraversato da un punto di vista di servizio metropolitano. Attenzione, non stiamo parlando di metropolitana, non stiamo parlando di metropolitana leggera, non stiamo parlando di tram treno, stiamo parlando di ferrovie. Su questo ci sono state forse anche alcune confusioni nei dibattiti. Parliamo di un servizio ferroviario perché questa è una ferrovia, ma che possa, diciamo così, fare di Bergamo una stazione passante per poter servire i due lati di questo emisfero.

Per quanto riguarda l'esercizio previsto futuro della linea, il servizio passante metropolitano in realtà non c'è, nel senso che non esiste nella previsione in questo momento - e lo segnalo come un problema, sta facendo Regione Lombardia, che è titolare del servizio - non c'è un servizio che continua a fare avanti indietro tra Ponte San Pietro e Montello e il prolungamento oltre Bergamo dei servizi regionali oggi esistenti, come vedete, è previsto sostanzialmente per alcuni treni della linea Milano Porta Garibaldi-Carnate, sul lato est, ma non per tutti quelli che transitano in questa direzione. Se prendiamo la radice ovest, quindi scusate nell'ingresso da est la radice ovest troviamo specularmente la stessa situazione.

Qui vedete un parere del Ministero dell'Ambiente, del Mite, chiedo scusa, transizione ecologica, dato in sede di via al raddoppio della linea ferroviaria Ponte San Pietro-Montello-Bergamo, quindi lato ovest della linea, in cui viene richiamata, proprio prendendo spunto dall'osservazione presentata dal Comune di Bergamo e da alcuni dei comuni coinvolti in questa tratta, viene evidenziato il problema che il modello di esercizio non sembrerebbe ricalcare quello che era nella scheda di programma che ho richiamato prima e dunque una, come si dice, mancata soddisfazione del requisito di un servizio di trasporto metropolitano su questa linea.

Questo è un tema a nostro parere molto rilevante e che chiama in causa io credo diverse competenze, tra queste c'è sicuramente anche quella della Regione e lo dico perché penso che i consiglieri comunali qui presenti possono sostenere e in parte e condividere questa impostazione. Stiamo parlando, lo ripeto, di sistemi di trasporto ferroviario e che potrebbero essere di maggiore utilità per il territorio se non fossero declinati nel modello d'esercizio che ad oggi è stato è stato previsto.

Questo è un diagramma che fa vedere il percorso ad oggi in iter autorizzativo. Questa è la stazione di Bergamo, vedete la stazione Bergamo ospedale, la stazione aggiuntiva di Curno, il terminale di ponte San

Pietro, vedete che il raddoppio tecnicamente finisce sostanzialmente oltre la stazione di Curno, vi è una tratta di binario singolo che comunque collegherebbe Curno a Ponte San Pietro e questo in parte ha degli effetti ovviamente sulla linea. Quali sono, a nostro parere, le criticità di questo progetto? Le cito perché vorrei arrivare anche a farvi capire quali sono state le osservazioni che il Comune ha posto fino ad oggi in questo iter. Come vi dicevo, il progetto oggi è in iter soltanto sul lato ovest, quindi sono andati in iter il tratto da oltre il passaggio a livello di via Moroni fino a Ponte San Pietro, che va in conferenza dei servizi proprio in queste settimane, ed è in iter anche il cosiddetto lotto 9 - il lotto che ho citato primo si chiama lotto 1, che ha accorpato una serie di lotti con varie numerazioni, il lotto 9, invece, riguarda il tratto via dei Caniana-via San Bernardino - un tratto meramente cittadino, che riguarda in particolare l'intervento sulla tratta dei due cavalcavia che ho appena citato, Caniana-San Bernardino. Non è ancora in iter il passaggio a livello di via Moroni di cui parleremo tra poco. Non è in iter il tratto tra la stazione di Bergamo e via San Bernardino perché rientra all'interno della progettazione della stazione, non è in iter tutto il tratto est della linea, cioè il tratto da Bergamo fino a Montello, quindi la parte dell'emisfero est. Per quello che abbiamo visto rispetto alla progettazione, le criticità che noi abbiamo evidenziato sono, al di là di quella del servizio che ho richiamato prima, la presenza di una sola fermata aggiuntiva lato Curno, che è Curno per l'appunto, il fatto che la linea non sia raddoppiata fino a Ponte San Pietro, il tema della fermata di Seriate secondo me è un'altra questione rilevante, la Regione ha legittimamente scelto di sopprimere l'attuale fermata di Seriate e sostituirla con la fermata Seriate-Bolognini, ma questo evidentemente mantiene la presenza di una sola fermata, quando invece lo spazio poteva consentire, se realizzata più verso Bergamo, la realizzazione di una nuova fermata in aggiunta a quella di Seriate esistente, e questo peraltro ha escluso completamente la possibilità di realizzare una fermata per la fiera di Bergamo, tema su cui torneremo anche parlando del treno per Orio, ovviamente.

Se guardiamo invece alla parte più cittadina, come vi dicevo del progetto in autorizzazione, allora qui vedete questi bolli azzurri che rappresentano i lotti che dicevo prima, qui vedete solo il territorio comunale di Bergamo ovviamente. L'ellisse allungato è appunto il lotto 1 che riguarda quella tratta ferroviaria, questo piccolo ellisse è il lotto 8-9 che riguarda i due cavalcavia di San Bernardino e Caniana, questo è il passaggio a livello di via Moroni, che come vi dicevo non ha ancora una numerazione, ma non è ancora in iter autorizzativo. Ho segnato anche l'area di via King, perché invece per quanto riguarda la soppressione del PL di Via King la procedura è già in fase più avanzata, tanto che è prevista la cantierizzazione nel corrente anno e la realizzazione nel corso del 2023. Quindi vi chiedo scusa se è una sovrapposizione. È difficile anche per noi. Gli uffici possono testimoniare, c'è qua il dirigente Silvano Armellini, che ringrazio, quanto è difficile stare dietro alle numerazioni dei lotti, però, insomma, grosso modo ho cercato di spiegarli nel modo più semplice possibile.

Venendo invece più nel dettaglio all'aspetto fisico della progettazione, qui vedete sia sopra che sotto l'estensione della linea nel tratto bergamasco. Quelle segnate in viola, ne ho parlato nell'interpellanza presentata da Facchetti la settimana scorsa, sono le aree di cantiere, quindi c'è innanzitutto una predisposizione di aree di cantiere all'interno del sedime ferroviario di Porta Sud. Questo è il gasometro, per capirci, quindi siamo all'interno dell'area della ferrovia e ve ne sono molte altre di aree di cantiere come potete immaginare nell'area che noi chiamiamo Porta Sud perché ci sono tutti i cantieri della stazione, del treno per Orio, ne vedremo molte altre. Sono previste altre aree di cantiere lungo la linea, qui siamo all'area

di cui abbiamo parlato la settimana scorsa di via Calvetti che era citata anche nell'interpellanza del consigliere Facchetti, così come l'area in via Ceresoli incrocio via Moroni dell'ex benzinaio oggi abbandonato, c'è un'altra area a servizio in particolare del raddoppio della Ponte San Pietro-Montello in questa tratta al di là della ferrovia, al di sotto della Conad, della città mercato. Un'altra area è in prossimità del nuovo albergo Life Source in prossimità del parco della Trucca. Andando oltre, qui siamo al confine con Curno. I colori rappresentano aree di cantiere con diverse funzioni, però queste tavole sono tutte caricate sul sito del Ministero della VIA. Sono tutte aree prossime alla ferrovia, hanno funzioni diverse, in alcuni casi sono per il materiale rotabile, le rotaie, in alcuni casi sono per il movimento terre. Ma, insomma, stiamo parlando di un cantiere che, al di là dell'ampiezza delle aree, non ha particolari criticità visto che, ripeto, si tratta dell'allargamento del sedime ferroviario in questa porzione, poi vediamo che uscendo dalla città le aree di cantiere si riducono fino ad arrivare invece a quelle previste in prossimità della stazione di ponte San Pietro che è il terminale, diciamo così, del lavoro del cantiere.

Qui vedete la soluzione viabilistica alternativa, anche se non è il progetto esecutivo finale, di via Martin Luther King che, come vi dicevo, verrà realizzata prima di tutti gli interventi, questo è il rondò Conad, questa è la via Martin Luther King esistente che viene spezzata e trasformata in due strade a fondo chiuso. Viene invece realizzato un percorso che è sia carrabile che ciclopeditonale che ovviamente deve perdere quota e sottopassare la ferrovia in questo punto fino ad innestarsi in una posizione peraltro decisamente migliore dell'innesto che ha oggi via Martin Luther King, dove sapete c'è un tema anche di visibilità abbastanza evidente sulla rotonda Città Mercato, per capirci. Quindi questa verrà realizzata in questa forma. Si è scelto, Ferrovie in particolare hanno scelto di non realizzare il sottopasso in questa posizione per diverse ragioni. La prima è, va be', la presenza di alcuni carrabili, soprattutto sul lato nord, che sarebbero stati interessati dalla perdita di quota della strada e dalla necessità di non interrompere via Martin Luther King mentre si costruisce il sottopasso. Ovviamente in questo modo è possibile lavorare alla costruzione di questa alternativa, lasciando aperta via Martin Luther King col passaggio a livello, poi chiudere il passaggio a livello una volta che è predisposta la nuova strada.

Venendo invece a via Moroni, questa è l'elaborazione che RFI ha prodotto dell'ipotesi carrabile che citavo la volta scorsa. Qui vi faccio notare in azzurro la presenza delle rogge che citavo prima, questo è il carrabile in una direzione che potrebbe essere realizzato qui, come dicevo, la volta scorsa, vado avanti, chiedo scusa, con le caratteristiche che ho ricordato, quindi una pendenza molto accentuata intorno al 12% tale da avvicinarlo, come vi dicevo, alla pendenza di alcune rampe di autorimesse, e qui vedete la sezione, se venisse realizzato il carrabile interno con questa altezza intorno ai 3 metri, quindi tale da limitare il transito a qualunque mezzo che non sia un'autovettura e uno spazio estremamente risicato e ristretto per la pedonalità. Tornando alla mappa, l'altra cosa che si intravede, vedete questa linea blu, è la necessità di fatto di sopprimere una serie di carrabili che sono elencati su questa strada, nonché l'introduzione di un senso unico alternato per l'accesso ai carrabili di questo edificio, oltre che il mantenimento ovviamente di questa intersezione con una certa rilevanza perché avendo un flusso veicolare su via di Caniana questa intersezione, poi, ripeto, questo non è assolutamente un progetto definitivo, ripeto, l'iter non è ancora partito, ma qualche criticità c'è.

Questa invece è la soluzione ciclopeditonale dove è possibile avere il doppio senso e mantenere la presenza di questi carrabili e ovviamente, vado avanti, la sezione a questo punto è dedicata interamente al

ciclopeditone e quindi ovviamente la pendenza è minore, come potete vedere, e a questo punto avere una percorribilità ciclopeditone più agevole.

Come ho risposto all'interpellanza dell'altra volta e come abbiamo detto prima del BRT, e vado verso la conclusione, gli studi di traffico che faremo serviranno anche a valutare la percorribilità dal punto di vista della tenuta del sistema di una o dell'altra soluzione, al netto del fatto che dal punto di vista fisico, parere che ho espresso la volta scorsa e lo confermo, con queste caratteristiche la soluzione carrabile mi sembra foriera di molte problematiche, al netto, come dire, della bontà di cambiare il meno possibile il funzionamento di quel quartiere. Comunque ritengo utile, ci sarà un ordine del giorno di maggioranza, ovviamente approfondire meglio, abbiamo detto c'è il BRT, c'è questo tema, c'è il parco ovest 2, ci sono altre cose e cercare di capire meglio come funzionerà il traffico in questa porzione.

L'ultimo tema sul quale accenno, lo segnalo qui, tutte queste etichette, anche oltre, in una tavola segnalano la presenza delle barriere fonoassorbenti, tema di cui abbiamo parlato. L'altezza è molto variabile, continuamente variabile, perché la posizione delle barriere fonoassorbenti nasce per legge dalla normativa acustica nazionale che impone a tutte le ferrovie che vengono aggiornate e potenziate questo tipo di intervento. È una relazione ingegneristica molto complessa, molto parametrica, molto tecnica, stabilisce altezze variabili, tipologie variabili, con muretto senza muretto, 3 metri, 4 metri, fino a 7 metri in alcuni casi, ma non sono 7 metri su tutta la tratta. Per esempio in via Finazzi, dove chiedeva il consigliere Facchetti, abbiamo barriere sui 4-5 metri in alcuni tratti, lì la misura è calcolata sempre dalla massicciata ovviamente. Le tipologie anche sono variegata. Io qui non sono in grado oggi di segnalarle una per una. Quello che è certo è che il Comune di Bergamo, in tutte le osservazioni che ha presentato, che non sono vincolanti, ahimè, ma più volte ha posto l'accento sulla scelta delle tipologie di queste barriere, cercherà di farlo anche oggi con l'ordine del giorno che so presentare la maggioranza e so che è un tema sentito da tutti i consiglieri, però in ambito urbano la presenza di barriere trasparenti, diciamo così, o comunque a minor impatto paesistico nel rispetto delle norme è assolutamente condivisa. Su questo voglio garantire che ovviamente daremo il massimo supporto e il massimo impegno per poter portare a casa questa cosa, fatto salvo, come vi dicevo, che la necessità di queste barriere deriva dalla normativa acustica che si porta dietro ovviamente nel caso di interventi di questo tipo la necessità di installarle su tutta la tratta, quindi questo riguarderà anche la parte più urbanizzata di via Simoncini, per esempio veniva citata via San Giorgio, dove evidentemente l'intervento dovrà essere ponderato a nostro parere con estrema attenzione. Anche il Ministero dell'Ambiente ha segnalato questo problema. RFI nei suoi progetti ha ascoltato il Ministero dell'Ambiente, non sempre, quindi cercheremo di provare in tutti i modi, non posso garantire ovviamente il risultato completo, ma è un tema assolutamente presente all'attenzione, così come abbiamo sottolineato l'attenzione alle aree di cantiere, al ripristino delle aree di cantiere una volta terminato il cantiere, ci mancherebbe altro. Sono state scelte evidentemente aree al margine dell'urbanizzato per non dare fastidio alla residenza perché non ci sono altre aree, ma questa attenzione va sicuramente tenuta in considerazione.

Questo più o meno è in estrema sintesi il progetto con alcuni focus specifici. Torno a segnalare che un altro tema su cui continueremo ad insistere è quello del servizio ferroviario perché ad oggi riteniamo che alcune risposte non siano convincenti, peraltro la progettazione trascura completamente il tema dell'interscambio modale, cioè cosa succede a Ponte San Pietro per chi arriva in macchina, vuole lasciare la macchina e salire sulla ferrovia? Cosa succede a Curno? Questo tema nella progettazione attuale manca. È

stato segnalato dal Ministero dell'ambiente, di nuovo dall'Agenzia del TPL, nonché dai comuni. Quindi anche su questo tema spero, mi aspetto che ci possa essere una collaborazione anche con i consiglieri qui presenti, perché qui gli organismi che sono chiamati in causa sono certamente i Ministeri, RFI, ma anche Regione Lombardia, che immagino possa essere sensibile su questo tema.

PRESIDENTE:

Grazie assessore Zenoni. Come vi dicevo e avete potuto vedere, sono stati presentati su questo tema gli ordini del giorno collegati 3 e 4. Ora darei la parola al primo firmatario che anche questa volta è il consigliere Facchetti. Lo presenta lei, consigliere Facchetti? Ok, quindi do la parola a Facchetti per presentare il contenuto di questo odg.

(Entra in aula l'assessora Poli).

CONSIGLIERE FACCHETTI:

Prometto che il terzo non lo faccio io, lo fa qualcun altro, lo fa la consigliera Pecce. È più veloce di me di sicuro. Cercherò di essere veloce, di non tediare troppo l'assemblea, anche perché in parte ovviamente questo ordine del giorno riprende un po' le premesse che avevo già detto nel Consiglio scorso, nell'interpellanza che avevo fatto, quindi magari salterei queste premesse che do per acquisite. Richiamo quello che poi l'assessore nell'ultimo Consiglio mi ha dato, nel senso che - l'ha confermato anche stasera - la procedura di VIA di questo raddoppio non è ancora arrivata in conferenza di servizi, che in merito al superamento del passaggio a livello di via Moroni la procedura amministrativa risulta staccata dal procedimento in corso rispetto al raddoppio della Curno, Ponte, Bergamo, Montello e al momento non ci risulta che ci sia una proposta definitiva, né una risposta ufficiale del Comune di Bergamo. Comunque a soluzioni prospettate, paventate, l'ha detto anche stasera l'assessore, da RFI prevede la chiusura del traffico veicolare e la creazione di un sottopasso ciclopedonale. A supporto RFI ha prodotto uno studio del traffico che indicherebbe la fattibilità a seguito della chiusura di via Moroni di dirottare tutto il traffico veicolare su via Caniana e largo Tironi. Poi, come ribadito anche stasera dall'assessore, un eventuale passaggio della strada al traffico veicolare con un sottopasso tra le altre cose solo in un senso di marcia sarebbe possibile, ma in un senso di marcia, scusate, e con pendenze molto elevate, oltre il 12,5% e con un'altezza di 3 metri, quindi molto sacrificata come strada sarebbe.

È confermato che il progetto in questione prevede sul tratto ferroviario la costruzione di barriere antirumore in lotti diversi alte 5 metri per esempio in via Simoncini, in via San Giorgio, via Magrini, largo Tironi. Alte quattro, per esempio, su via San Giovanni Bosco, Via Autostrada, Via San Bernardino, via Moroni e addirittura alte 7,5 metri in via dei Caniana nella zona dell'università e su via Finazzi invece, stasera l'assessore ci ha confermato che sono 5 metri comunque dalla massicciata, un'altezza abbastanza importante.

L'Amministrazione comunale, inoltre, ha ben presente le novità del servizio di trasporto pubblico BRT, ne abbiamo parlato prima, che dovrebbe proprio passare nelle stesse vie e sta valutando di conseguenza questa novità. È confermata la presenza nel quartiere di San Tomaso, l'ho detto anche stasera, di due aree di cantiere, una in via Moroni angolo via Cerasoli relativa ad un ex distributore di carburanti per stoccaggio terra di scavo e demolizione, una seconda in via Calvetti e poi ce n'è un'altra - ne ha parlato stasera l'assessore - probabilmente dall'altra parte della Conad, quindi più o meno in zona via Finazzi. All'assessore, però, non risultano problemi per quanto riguarda le alberature. L'unico passaggio informativo sulla questione nel solo quartiere di San Tomaso è avvenuto nell'estate scorsa, in una riunione della rete di quartiere e in alcuni forum relativi al progetto di Parco ovest 2. Pertanto, con queste premesse, si invita e impegna l'Amministrazione comunale, in particolare gli assessori competenti, uno a convocare quanto prima la commissione consiliare competente in materia per relazionare sulla situazione del progetto, nel contempo convocare un'assemblea pubblica nel quartiere di San Tomaso per riferire - prima della convocazione ovviamente di questa conferenza di servizi - in particolare su a) barriere antirumore, altezze per ogni via interessata, con un'indicazione chiara dei materiali utilizzati e della loro qualità e con un'esposizione di un rendering e verifica di eventuali deroghe visto le prescrizioni paesaggistiche presenti nel PGT di Bergamo a tutela dei coni visivi di città alta e dei colli; esposizione del piano del traffico prodotto da RFI nell'ipotesi di chiusura al traffico veicolare di via Moroni; verifica dei cantieri con i tempi di occupazione, obblighi, ripristino della situazione preesistente al cantiere e verifica completa con le stesse in ambito urbano, cioè l'assessore ci ha spiegato che quasi tutte le aree sono contigue a ferrovia in ambito non urbano. Ecco, io porrei l'accento e una verifica soprattutto su quella di via Cerasoli, che è vero che è un distributore dismesso, è anche vero che limitrofo a lì c'è una scuola abbastanza importante, quindi c'è un passaggio di studenti non indifferente, sono delle vie molto abitate, sinceramente fare un'area di cantiere lì io la vedo un po' difficile rispetto alle altre aree indicate.

Verifica degli espropri proposti da RFI nei parchi di via Leopardi e via Cerasoli perché un pezzo di questi parchi verrebbe sacrificato alle esigenze di RFI, quindi a valutare effettivamente se sono così importanti; verifiche qualità e fattibilità dell'eventuale sottopasso ciclopedonale di via Moroni, perché l'assessore faceva presente la difficoltà di fare una strada, a me risulta che sarebbe difficile anche fare un sottopasso ciclopedonale per la presenza di due rogge, per la presenza di sottoservizi, di una cisterna d'acqua. Insomma, è difficile andare di sotto, su questo concordo con l'assessore, quindi secondo me va verificata bene anche questa ipotesi del ciclopedonale perché ho dei dubbi che possa essere fatto, al di là poi di tutte le remore che io personalmente ho su questi sottopassi e sugli utilizzi soprattutto serali e notturni di questi sottopassi.

Due, a perseguire con RFI in merito al superamento del passaggio a livello di via Moroni una soluzione tecnica che scongiuri la chiusura del traffico veicolare, utilizzando, quello che avevo anticipato l'altra volta con l'interpellanza anche una soluzione che è avvenuta per esempio sulla linea ferroviaria Bergamo-Treviglio, cioè sia via San Bernardino e via di San Tomaso di Calvi, dove invece di creare un sottopasso stradale si è provveduto ad alzare il piano della sede ferroviaria per permettere il passaggio stradale. Quindi di ragionare con una logica diversa, ovvio che dal punto di vista ingegneristico non sono un ingegnere, so che c'è una curva lì che viene fatta appena su via dei Caniana, c'è un ponte che probabilmente deve essere anche rifatto perché con il raddoppio verrà rifatto anche il ponte, presumo. Quindi non sono un ingegnere,

non so dire se è possibile fare questa cosa qua, però faccio presente che lì, a pochi metri, sull'altra linea è stato fatto così, è stata alzata la massicciata e la strada è rimasta a filo, non si è andati sotto. Quindi si è fatto il contrario. Quindi mi domando se questa soluzione, questa ipotesi che dicevo sia stata valutata dal Comune e proposta a Ferrovie. Ovvio che i costi sono ben diversi.

Capisco che fare un ciclopedonale sotto costi 200.000-300.000 euro, alzare il piano della ferrovia con una massicciata magari per uno o due chilometri costi magari 2-3 milioni di euro, non lo so quanto può costare. Capisco che per Ferrovie la scelta più facile è quella di chiudere il traffico veicolare e fare un sottopasso ciclopedonale, magari la soluzione diversa che può essere quella che ho ipotizzato io ha un costo superiore, però consentirebbe di mantenere il tutto.

Finisco un secondo, se mi dà trenta secondi ancora finisco con l'ultimo punto se in subordine la verifica tecnica dell'impossibilità di mantenere aperta via Moroni al traffico veicolare venisse confermata e nel contempo lo studio del traffico validato dal Comune, ovviamente, evidenziasse problemi rilevanti sul traffico veicolare a seguito delle ipotesi di chiusura della strada a mantenere con tutte le nuove prescrizioni di sicurezza del caso la presenza del passaggio a livello. Cioè togliamo il passaggio a livello, certo che è importante per la sicurezza, ovvio, però se questo crea dei problemi importanti alla viabilità perché viene chiusa, con tutto quello che ci siamo detti prima sui passaggi di via di Caniana e largo Tironi, ovviamente il quartiere vissuto col passaggio a livello con sopportazione potrebbe andare avanti a sopravvivere allo stesso. E a convocare quanto prima assemblee in tutti i quartieri interessati all'installazione delle barriere antirumore, quindi non parliamo ovviamente di San Tomaso, abbiamo visto che le vie sono tante, anche sui lotti diversi, secondo le indicazioni di cui al punto uno.

PRESIDENTE:

Grazie consigliere Facchetti. Ora c'è l'ordine del giorno collegato n. 4 che presenta il consigliere Serra a cui do la parola.

CONSIGLIERE SERRA:

Presento adesso questo ordine del giorno che vuole però avere un po' la pretesa di fare sintesi della posizione della maggioranza sugli argomenti che questa sera sono in trattazione. Vogliamo con quest'ordine del giorno affermare alcuni punti fermi che poi sono comuni e ripetibili nei tre argomenti oggi in discussione.

Il primo tema è la scelta strategica in cui crede fermamente questa maggioranza dell'importanza del trasporto pubblico. Il secondo la necessità di utilizzare le risorse che questo periodo mettono, sono a disposizione, sono quelle del PNRR e per le Olimpiadi del 2026, delle scadenze che sono imposte e sono molto rigide, e il terzo tema è la necessità di leggere i diversi interventi che oggi abbiamo in discussione in una scala regionale e in una scala vincente per la nostra città, per il nostro territorio. Prima il direttore di ATB parlava di approccio *win win*. Ecco, noi vogliamo utilizzare e leggere queste occasioni con questa chiave. C'è anche da dire, e poi passo a introdurre le premesse che costituiscono un po' il perimetro di discussione

di questa sera, che siamo in Consiglio comunale a Bergamo e il Comune di Bergamo è l'unico ente che non può condizionare il progetto, cioè l'ente Comune di Bergamo e i suoi cittadini assistono a questa trasformazione e possiamo solo, ma in maniera non vincolante, dare dei suggerimenti, presentare nelle sedi opportune delle proposte, ma non abbiamo la chiave per girare, per far funzionare queste tre importanti trasformazioni che intervengono sul nostro territorio.

Tre interventi, dicevo. Abbiamo la BRT, il collegamento con Dalmine, il passante Ponte San Pietro-Montello, la bretella chiamiamola di Orio al Serio e aggiungo anche il territorio di Bergamo avrà il beneficio della T2, di cui oggi non parliamo, l'abbiamo fatto in altre sedi, ma è un'importante infrastruttura.

In questo perimetro in cui ci muoviamo, abbiamo sottolineato come il PNRR preveda importanti risorse, ma imponga anche dei tempi certi e vincolanti, così come pure è la scadenza dei fondi messi a disposizione nell'occasione delle Olimpiadi del 2026, di cui beneficiamo. Abbiamo affermato quanto il trasporto intermodale offra vantaggi ambientali rispetto a quello interamente su gomma, portando un contributo al miglioramento dei cambiamenti climatici, all'inquinamento atmosferico e a quello acustico.

Abbiamo affermato che è necessario fare uno sforzo da parte degli enti pubblici, sia a livello locale, sia a livello nazionale, passando, lo sottolineo, anche per il riferimento regionale per valorizzare, capitalizzare il trasporto ferroviario come una risorsa fondamentale per l'integrazione tra i territori, per la mobilità e per l'innovazione e il turismo sostenibile.

Nello specifico, poi abbiamo anche aggiunto quanto sottolineato come gli interventi su cui stiamo ragionando, gli interventi del sistema pubblico, siano il motore di uno sviluppo e di un nuovo approccio ai trasporti che ritorna dalla gomma alla linea e al trasporto su ferro. Abbiamo anche sottolineato il ruolo attivo del Comune di Bergamo nel presentare e nel suggerire interventi e modifiche.

In questo ordine del giorno abbiamo quindi affermato alcuni principi che sono la scelta strategica del trasporto pubblico su ferro o del trasporto in sede protetta, che è un principio fondamentale che questa Amministrazione e questa maggioranza hanno presentato nel loro progetto di mandato due anni fa, il fatto che la transizione ecologica sia un pilastro fondante del progetto della Next Generation You e che il piano programmatico regionale della cura del ferro sia un elemento di visione.

Siamo consapevoli dell'importanza del potenziamento in chiave sostenibile del trasporto pubblico, ma anche dell'impatto che avrà questa realizzazione di opere infrastrutturali importanti che intervengono su aree densamente antropizzate e urbanizzate e che intervengono anche sulla nostra città. Cosa chiediamo in questo ordine del giorno? Chiediamo al sindaco e alla Giunta di adoperarsi in virtù del proprio ruolo e nelle sedi deputate per favorire il coordinamento strategico fra gli enti competenti che sono Ministero, le Regioni, la Provincia e l'Agenzia del TPL e altri per creare delle sinergie per realizzare questi interventi, di adoperarsi con RFI, i Ministeri e la Regione Lombardia, lo sottolineo ancora, per creare e ricercare delle migliorie ai progetti che sono stati finora presentati.

Chiediamo di valutare la miglior soluzione sostenibile per le possibili opere di compensazione nei quartieri che più sono coinvolti da questi interventi infrastrutturali. Nello specifico e a livello esemplificativo migliorare l'impatto fonoassorbente, o intervenire con delle migliorie sulla viabilità cittadina, creare delle piste ciclabili a lato degli interventi infrastrutturali e così via.

Chiediamo anche di realizzare, soprattutto per il quadrante che è più coinvolto, che è largo Tironi, via dei Caniana, via Moroni una valutazione degli impatti che avranno sui quartieri, sia dal punto di vista dei flussi veicolari, sia nella cantieristica che vedrà coinvolti questi quartieri.

Chiediamo di finanziare la rete ciclopedonale e soprattutto in questo ordine del giorno chiediamo ed è la visione che dobbiamo accogliere e necessariamente dobbiamo chiedere alla Regione Lombardia di essere attore di questo punto, che le infrastrutture che andiamo a creare diventino una rete coerente, un sistema ferroviario a uso metropolitano in cui gli utenti possano trasferirsi, un po' sul modello milanese del passante ferroviario. Però questa è una cosa che noi cittadini, noi Amministrazione, assistiamo a questi interventi, il vero attore protagonista deve essere la Regione Lombardia e dunque in questo ordine del giorno chiediamo proprio alla nostra Amministrazione di rivolgerci al livello regionale.

Infine, nell'ordine del giorno che adesso ho presentato e che porta la firma di tutta la maggioranza, chiediamo ovviamente di garantire il monitoraggio alla nostra Amministrazione delle opere, tenendo informato il Consiglio comunale, le reti e i cittadini, perché sono loro che avranno i maggiori disagi da questi interventi, oggi disagi, domani grandi benefici e chiediamo alla nostra Amministrazione di avere informazioni puntuali sui programmi, sui progetti e soprattutto l'informazione ha un grande vantaggio, quello di limitare le false informazioni, dunque chiudiamo un approccio trasparente, come finora è sempre stato e lo vedremo anche nell'ordine del giorno successivo che andremo a presentare.

PRESIDENTE:

Grazie consigliere Serra. Apriamo ora il dibattito su questo tema e do la parola alla consigliera Pecce.

CONSIGLIERA PECCE:

Non parte mai nessuno, allora ogni tanto devo partire. Io farei una premessa. Noi siamo stati onesti e trasparenti e abbiamo presentato i nostri ordini del giorno per tempo in modo tale che tutti i consiglieri, anche di maggioranza, potessero leggerli. Noi ci siamo trovati gli ordini del giorno di maggioranza qui in aula, e abbiamo dovuto leggerli mentre stavamo ascoltando i vostri interventi. Non è bello, non mi sembra che si sia giocato ad armi pari, punto primo. Punto secondo, noi abbiamo ascoltato la relazione sul tema e la spiegazione dei due ordini del giorno. Io mi soffermo sull'ordine del giorno del collega Facchetti, che alla fine concentra quelli che sono i problemi, io torno a parlare dei piccoli, forse chiamiamoli piccoli, ma dei problemi legati alla città, sono un consigliere, io vedo con gli occhi del cittadino, del consigliere che rappresenta i cittadini della città, e ha chiaramente indicato quali sono i temi caldi. Cosa sto dicendo? Sto dicendo che noi come consiglieri abbiamo l'obbligo di fare il fuoco sulla situazione e il Comune di Bergamo, l'Amministrazione, la Giunta ha l'obbligo di portare avanti le sue osservazioni perché è lui, è il Comune che parla direttamente in questo caso con RFI, la Regione coordina. Ma su questo tema ci saranno altri colleghi che andranno meglio a specificare.

Torniamo un attimo a vedere quali sono questi temi caldi. Innanzitutto ci troviamo tutti d'accordo sul fatto che ci debba essere un confronto, un confronto che deve essere con la Commissione consiliare, quindi con i consiglieri, un confronto con i quartieri e con i residenti e i cittadini in generale. Mi sembra che tutti, in entrambi i casi degli ordini del giorno, ci sia l'espressione di questa necessità che sarebbe bello partisse fin dalle radici del problema, purtroppo non da fare in corsa. Comunque vediamo quali sono i temi di cui si dovrebbe parlare in questi incontri. Beh, il passaggio a livello di via Moroni è sicuramente un tema molto importante, ma guardate un po' cosa succede. Stasera stiamo parlando di tre progetti sulla città e di tre chiusure di strade, cioè si parla di via Moroni qui, ma si parla anche di via Lunga, parleremo di via Lunga e parleremo di via Pizzo Recastello. Non è che quindi l'impatto della ferrovia, delle ferrovie stiano dando dei bei risultati nell'impatto con la viabilità, anche se noi pensiamo che ci possono essere delle soluzioni diverse, perché se voi vedete nel deliberato già sono ipotizzate molte soluzioni rispetto alla chiusura di via Moroni. Innanzitutto giustissimo che ci debba essere un ragionamento a monte del piano del traffico, senza che poi ci troviamo un'altra strada, in questo caso, per esempio via di Caniana che diventa la vittima sacrificale di più di un tema trattato questa sera. E poi le proposte. Diceva giustamente prima il collega Facchetti molto difficile fare un sottopasso, anche addirittura forse fare soltanto un sottopasso ciclopedonale. Però si buttano là altre idee che potrebbero essere, che dovrebbero scongiurare la chiusura del traffico veicolare di via Moroni perché questa è un'arteria importante. Altra soluzione potrebbe essere, per esempio, anche il rialzo del piano della sede ferroviaria per permettere il passaggio stradale o, al limite, anche mantenere con tutte le prescrizioni di sicurezza del caso, l'apertura, la presenza del passaggio a livello. Certo, questo tema è un tema molto importante e che va trattato un po' a parte, è ancora aperto come ha ammesso anche l'assessore Zenoni, speriamo di trovare la via migliore.

L'altro tema molto pesante di cui ha parlato anche l'assessore Zenoni è quello delle barriere. Le barriere antirumore nascono da un principio buono che è quello di impedire ai cittadini di soffrire per l'inquinamento acustico determinato dai treni che passano sulle rotaie, ma purtroppo tutte le buone intenzioni che nascono anche dalle nuove normative legate ai lavori di aggiornamento sulle linee ferroviarie hanno degli effetti collaterali pesanti: l'effetto gabbia, anche perché spesso e volentieri qui si parla di barriere di cemento. È giusto che il Comune abbia portato avanti la sua richiesta di mettere barriere almeno meno impattanti dal punto di vista visivo, che costeranno però senz'altro di più, ma che giustamente devono essere sostituite e poi ci possono essere anche delle deroghe, perché non dimentichiamo che ci sono degli impatti visivi da città alta verso città bassa, ma anche e soprattutto da città bassa verso città alta, dove ci sono dei coni visivi che vanno salvaguardati.

Le barriere sono vissute male dai cittadini perché molto spesso chi abita vicino alla ferrovia si è abituato al rumore del treno, non si è invece abituato al rumore del traffico che potrebbe essere esaltato con un effetto rimbalzo a causa delle barriere, alla presenza delle barriere. I treni in genere in città sono lenti perché partono e arrivano, non ho sentito mai lamentarsi del rumore del treno, mentre invece adesso si sentono già i cittadini lamentarsi per le barriere che bloccano la circolazione dell'aria che aumentano l'inquinamento acustico da traffico e che appunto danno questo effetto di costrizione.

Gli altri temi che vengono trattati sono le aree di cantiere, tema molto caldo, e gli espropri sui quali si chiede una riflessione. Le aree di cantiere potrebbero sembrare un qualcosa di secondario, ma non è vero, perché hanno un fortissimo impatto sull'ambiente naturale. Gli espropri hanno un fortissimo...

CONSIGLIERE ROVETTA:

Volevo fare una riflessione su ciò che ho sentito, sui poteri discrezionali del Comune che ha sul proprio territorio, in particolare su quanto affermato dal collega capogruppo del PD poco fa. A me non risulta che l'ente comunale non possa condizionare alcune iniziative perché sia l'articolo 114 della Costituzione e sia l'articolo 13 del Testo Unico degli enti locali prevedono che spettano al Comune, leggo, tutte le funzioni amministrative, tra le quali l'assetto e l'utilizzo del territorio. Ora fare sempre questo scaricabarile su Regione Lombardia, non che io voglio fare il difensore della Regione - perché non sono pagato dalla Regione, ma nemmeno dalla Lega naturalmente - mi sembra un ragionamento molto limitativo da parte di questa Amministrazione che, sulla scorta dello scaricabarile, come ho detto poc'anzi, lascia che progetti che possono avere anche un senso da un punto di vista sociale, però hanno delle conseguenze dal punto di vista territoriale piuttosto forti ed il Comune non può lavarsene le mani in stile Ponzo Pilato dando la colpa a Regione Lombardia per tutto quanto accade in questa città.

Sono progetti importanti, diceva prima l'assessore uno stravolgimento al sistema viabilistico, ferroviario, in effetti sono dei lavori, progetti quantomeno epocali da un punto di vista della viabilità cittadina.

È un'occasione sicuramente per avviare però dei processi di partecipazione dei cittadini, per sapere cosa ne pensano i cittadini dei quartieri interessati e sicuramente sono processi di riqualificazione urbanistica che interessano più zone della città e necessariamente devono essere prese e valutate in maniera efficace e concreta da parte dell'Amministrazione, coinvolgendo anche le minoranze, come succede questa sera. Di solito noi ci troviamo il regalo ben confezionato e dobbiamo trattare in una fase successiva ciò che è già stato deciso esprimendo un po' il nostro parere.

Ritengo che i pannelli fonoassorbenti, entro nel merito, pur rispettando una normativa nazionale, però bisogna anche fare delle valutazioni anche su questo aspetto, lasci un po' il tempo che trova, perché prima la consigliera Pecce parlava di un cono di visibilità di città alta, ma guardando dalle Mura città bassa avremo il Kilometrorosso e molto probabilmente più chilometri verdi o quant'altro di barriere che seguiranno la linea del treno.

La chiusura del passaggio a livello di via Moroni, non so, accettiamo anche questa cosa così a mani basse? Il Comune non può dire nulla? Ci troviamo intasata via dei Caniana, con l'idea anche della BRT di cui abbiamo parlato poc'anzi, con l'idea della ristrutturazione della rotonda che coinvolge queste strade, tenendo conto anche del progetto di riqualificazione che avete presentato sul Parco ovest. Ora queste cose a mio avviso devono essere molto soppesate, perché un conto è vedere il rendering in questa sala, un conto è andare in macchina per lavoro ovviamente, non tanto per gozzovigliare, e trovare effettivamente dei riscontri a livello viabilistico abbastanza importanti in qualche ora dalla nostra giornata e non solo.

Pertanto questi progetti possono avere delle valenze sicuramente come ho detto, ma il Comune di Bergamo non può andare esente da soppesare la propria proposta nelle sedi più competenti, e il vostro ordine del giorno ne è la prova. Da un lato dite che l'ente non può condizionare nulla, però chiedete al Sindaco, all'Amministrazione di mettersi ai tavoli e di chiedere questo e quest'altro e quant'altro. Allora, se non conta nulla, il vostro ordine del giorno non deve essere votato, se invece verrà votato come immagino

da parte vostra sicuramente allora il Comune, con le richieste che svolgete e che avete formulato, allora qualche cosa tra virgolette conta il nostro Comune. Dunque facciamolo contare non solo quando vogliamo o quando volete, ma facciamolo contare per la nostra cittadinanza e per il nostro territorio, perché una delle *mission* del Comune, dell'Amministrazione è quella di salvaguardare il proprio territorio.

(Esce dall'aula l'Assessora Marchesi).

CONSIGLIERE CECI:

Nessuno di noi osa in qualche modo contraddire o comunque discutere o ridiscutere le linee generali della mobilità Bergamo, anche perché se andate a leggere il Piano urbano del traffico che è stato licenziato dalla Giunta precedente, ci sono esattamente le cose in perfetta continuità che state facendo voi.

Quindi il TPL su ferro è un passaggio importante, le risorse vanno sfruttate, la visione deve essere di scala regionale, quindi i discorsi che ho sentito qualche minuto fa. Il vero problema è che la maggioranza non è che è votata sempre a fare acclamazione perché la minoranza non è qui a fare testimonianza. Se la maggioranza vuole fare acclamazione vada pure avanti. La minoranza non si piega a fare testimonianza. Quindi il vero problema è la fase esecutiva, cioè il vero problema è come mettiamo sul territorio progetti che tutti condividiamo, è qui il vero problema, cioè è qui che bisogna, secondo me, puntare i piedi. È qui che chi punta i piedi riesce ad ottenere quello che in qualche modo desidera per la città. Ci sono questi tre passaggi e questi tre nodi, via Moroni che diventa il centro di smistamento della BRT e del raddoppio Montello-Curno, c'è via dei Caniana, dove bellamente largo Tironi si dice che si può deviare tranquillamente tutto il traffico su quella bretella e c'è il problema delle barriere, dei pannelli antirumore.

Cioè è un'opera che se qualcuno sbaglia qualcosa si porta appresso problemi per i prossimi cinquant'anni e forse anche cent'anni. Quindi l'idea di studiare meglio il progetto in fase esecutiva, ma non c'è nulla di peregrino. Tutti i progetti che hanno qualche criticità possono e devono essere migliorati. Quindi con questo ordine del giorno si chiede attenzione e si chiede attenzione, che con un meccanismo di sopra elevazioni e con un meccanismo di sottopassi, magari studiato attentamente e con qualche euro in più - naturalmente parliamo di investimenti di centinaia di milioni di euro, quindi parliamo di qualche in percentuale euro in più - possiamo magari risolvere dei problemi che oggi puntano, e ve lo diciamo chiaramente, che oggi vanno incontro, e lo si capisce chiaramente, a dei tagli a fette della città con delle palizzate e qua abbiamo anche un riscontro. Parliamo dei progetti che sono in via di studio di esecuzione: 5 metri in via Simoncini, 4 metri sui sottopassi di San Giovanni Bosco e via Autostrada, 3 metri in via Magrini, e 7,5 metri in via dei Caniana. Cioè sono praticamente una città tagliata a fette con dei muri che assomigliano a trincee o a qualcosa di peggio, ma in un'ottica chiaramente buonista - cioè evitiamo il rumore - ci sono anche altre soluzioni che chiudere vie o creare problemi di cesura alla città, visto che il sistema di questa città aperta che respira, che guarda, che vede va in un senso quando si parla dei ragionamenti, esattamente in un altro quando si deve validare un progetto che ha qualche criticità. Quindi quello che si chiede, semplicemente, è di sedersi a un tavolo, di valutare dal punto di vista tecnico, non politico, perché siamo tutti d'accordo sui principi ispiratori e su fare in questa linea, basta leggere il Piano urbano del traffico di allora, il Piano urbano della mobilità, che

è la sua esatta quasi fotocopia, il vero problema, quindi la massima attenzione che richiama questo ordine del giorno è alla fase esecutiva. Quindi mi sembra che venga chiesto il minimo di attenzione per quanto riguarda la città e il minimo di attenzione nella fase esecutiva. E qui, è stato detto anche dal collega che precede, il Comune ha sicuramente dei poteri e ha sicuramente delle chances per poter ottenere il miglior progetto possibile e di minor impatto possibile per questa città.

(Escono dall'aula i consiglieri Minuti, Nosari; sono presenti n. 25 consiglieri).

CONSIGLIERE VERGALLI:

Facciamo una bella, interessante serata su dei temi che sono fondamentali per il nostro territorio. Quindi possiamo anche ringraziare l'opposizione per avere messo in discussione questo argomento che ci vede occupati, ci vedrà occupati ancora per molto tempo. Del resto sono temi estremamente importanti e seri che profilano il cambiamento della nostra provincia da qui ai prossimi anni. Temi del resto di cui si sta discutendo da altrettanti anni, perché lo sviluppo su ferro, il collegamento ponte San Pietro-Montello, lo sviluppo della stazione e quant'altro, la T2 sono temi di cui anch'io nel mio piccolo, facendo politica sul territorio, ne sento parlare, ne parlo anche con grande entusiasmo da moltissimi anni. Per poi ricordare un altro tema di cui si è discusso oggi, la BRT e la Ponte San Pietro-Bergamo-Montello e quant'altro. Sono tantissimi anni che stiamo discutendo di questi sviluppi sulla logica di crescita dello sviluppo sostenibile, della viabilità pubblica su ferro o su ruota elettrica. Quindi bisogna partire da lì fondamentalmente, cioè partire dalla valorizzazione del trasporto pubblico su ferro e sulla sostenibilità, su temi obbligati rispetto ad un mondo che sta cambiando e che ci vede sempre più obbligati ad andare in quella direzione, sapendo che quella direzione ha dei costi, ha delle necessità, ha degli obblighi, ha delle rinunce e questo è il grande nodo, il collo di bottiglia da cui dovremo passare sempre tutti.

Sappiamo che se dobbiamo farlo e dobbiamo per forza farlo, dobbiamo passare a quel mondo lì, dobbiamo cambiare il nostro modo di procedere, di vivere. Del resto, sono grandi opportunità per un territorio di area vasta. Zenoni ci ha illustrato perfettamente la scala dei problemi quando all'inizio di questa seconda discussione ci ha fatto vedere tutti gli addentellati, tutti i tragitti, tragitti a noi noti, la famosa Y, che è un tema da vent'anni, cioè il collegamento T1 e T2 - che si collega anche alla stazione - Montello-Ponte San Pietro.

Quella è la scala dei problemi. E' la scala da cui dobbiamo partire sapendo quali sono le problematiche, le possibili rinunce e sapendo anche quali saranno, quali dovrebbero essere le opportunità. Del resto forse si ragiona su una città che dopo tanti anni dovrà diventare di area più ampia, di scala più ampia, con una conurbazione che riguarda Bergamo e i territori limitrofi ad anello.

Il Comune è un soggetto di questi cambiamenti, è un soggetto molto importante, ma non è l'unico, forse non è in molti casi il principale, semmai secondo me è un crocevia fra istituzioni, Regione, Provincia - di questo abbiamo parlato, sentito parlare prima - Camera di Commercio, gli studi dell'OCSE, la Diocesi, il Ministero, RFI. Questi ovviamente sono i tanti soggetti che vengono coinvolti nei tanti temi di cui stiamo trattando questa sera, quindi non tutti nello stesso momento. Quindi il Comune è crocevia di questi tanti

sviluppi, ha una propria responsabilità sul territorio, in altri casi subisce tempi e opportunità, finanziamenti in questo caso, regole che vengono da altri mondi, nonché anche da Regione Lombardia.

Del resto è un crocevia che si tratta con le istituzioni, ma deve poi sapere sempre che ha una ricaduta e la responsabilità di vedere il territorio e i cittadini. Deve quindi guardare con uno sguardo più ampio, ma anche sapersi calare quartiere per quartiere, guardando le problematiche, arrivando poi all'analisi delle vie, dei crocevia, dei passaggi pedonali, degli svincoli, quello di cui stiamo anche discutendo oggi. Ecco, se posso dire un difetto forse dei due ordini del giorno che fino adesso abbiamo discusso, per quanto ci ha dato la possibilità di discutere, di questo lo ringrazio, è che partendo da un'analisi di scala ampia, però cala immediatamente sul quadrante di suo interesse, di cui adesso rinuncio a discutere, che è quello su via Moroni e San Tomaso de' Calvi, cioè i due ordini del giorno giustamente, perché dobbiamo rispondere anche a questo, calano lì. Però se noi abbiamo solo quella misura, quel termine di misura, sembra proprio che, insomma, si stia facendo di tutto per violare diritti, violare opportunità, rovinare la vita dei nostri concittadini.

Diversamente, invece, si sta cercando di fare un salto di scala, un salto di opportunità. Ma proprio perché il Comune è crocevia e nel frattempo deve svolgere il ruolo di mediatore anche nei confronti di piccole opportunità, dei piccoli problemi della città, nell'ordine del giorno che abbiamo presentato, che ha presentato il nostro collega, non abbiamo lesinato impegni stretti nei confronti delle problematiche che sappiamo sono insite nelle tematiche di cui stiamo discutendo.

Quindi il punto F dell'ordine del giorno, invito anche i nostri consiglieri dell'opposizione se non hanno avuto tempo purtroppo di leggerlo, come diceva Pecce, ma di rileggerlo perché su questo punto sembra nessuno abbia discusso, si sta dicendo che si impegnerà, del resto riprendendo anche cose che già dette da Zenoni nelle settimane precedenti, ad uno studio della mobilità nel quadrante di cui stiamo discutendo, quindi stiamo ragionando, ovviamente la zona di San Tomaso. Lì ci sono due problematiche che abbiamo rilevato, uno il tema di via Moroni e quindi il passaggio, il trasferimento della ferrovia e l'altro del passaggio di via Caniana con il BRT.

Prima di avere già soluzioni in tasca, troppo semplici forse, è giusto partire coi tempi che sono necessari per fare uno studio della mobilità, del deflusso del traffico, dei vincoli, delle opportunità e in base a quello poi indirizzare eventualmente scelte che possono riguardare la chiusura veicolare del passaggio a livello o meno, cioè della possibile chiusura o meno, quindi come era già previsto anche nell'ordine del giorno dell'opposizione, o anche di valutare se la corsia preferenziale per quanto riguarda la BRT in quell'ambito su via Caniana possa viaggiare su vie preferenziali o in un altro modo.

Quindi sono due punti che noi abbiamo messo nel punto F che devono essere anticipati da uno studio di fattibilità. Un altro punto dell'ordine del giorno che ha presentato il collega è il punto K in cui la maggioranza si impegna con la Giunta di fare un continuo monitoraggio dell'esecuzione delle opere e tenendo informati il Consiglio comunale, quindi noi, le reti e i cittadini nelle modalità che poi si ritengono, nei tempi poi che saranno opportuni fare, qualora si abbiano le informazioni.

Abbiamo sentito prima Scarfone che ci ha detto, e sto andando a chiudere, che i tempi sulla BRT sono ancora prematuri e quindi anche su questo, una volta che c'è uno studio preliminare, pian piano andremo ad approfondire e lo faremo nelle modalità che ci siamo presi. Ecco, rinvio quindi anche i consiglieri di opposizione ringraziandovi per la discussione odierna, di leggere con più attenzione l'ordine del giorno della

maggioranza, perché penso che sia completo avendo sia una visione di massima scala, sia un impegno per i cittadini sul quartiere.

CONSIGLIERE BOTTARO:

Forse ho perso io di vista qualche passaggio o se c'è qualcosa di bizzarro nelle dinamiche delle nostre minoranze, perché qualcuno ci ha dichiarato che ci tengono anche loro a queste opere, poi è nel dettaglio che c'è la questione, mentre invece vedo che sui social qualcuno dice che interverrà per dire un no ad opere inutili che stravolgono il nostro territorio. Adesso mi si è spento. Allora un no ad opere inutili che hanno come unico risultato quello di complicare la vita dei bergamaschi, peggiorando la vita dei bergamaschi. Vabbè, però sono dinamiche che riguardano più loro che non tutto l'ambaradan.

Il mio intervento è legato a tutti e tre i temi di questa sera. Lo faccio adesso perché poi ho una chiusura sull'ordine del giorno di maggioranza presentato dal collega Serra. Secondo me questa sera stiamo parlando di progresso - l'ha accennato prima la collega Maddalena Raineri - una diversa mobilità, una mobilità più attuale, una mobilità più moderna, una mobilità del futuro. Secondo me la pecca di tutto quello di cui stiamo dicendo questa sera è che queste opere non sono già realizzate, fatte e finite, fruibili. Secondo me se fossimo una città del nord Europa invece che del nord Italia forse avremmo quelle condizioni.

Poi, Presidente, permettimi una battuta, ma mi piacerebbe che smettessimo di chiamarci gruppi di destra o di sinistra che probabilmente è una nomenclatura che si usa dove i parlamenti sono separati geograficamente in quel modo e le persone sono disposte tra destra e sinistra, a me piacerebbe più che cominciasimo a chiamarci progressisti e conservatori, guarda caso i progressisti in questo periodo stanno nella parte più avanti dell'aula come più avanti è lo sguardo rispetto ai temi che andiamo ad affrontare.

Ogni grande opera porta con sé dei disagi momentanei. Forse non ce lo ricordiamo più perché sono passati una decina d'anni, ma c'è stato il passaggio dalle tre alle quattro corsie dell'autostrada A4 tra Milano e Bergamo, che per un grosso periodo, non ho trovato per quanto, ma credo un paio d'anni, forse anche tre, ha portato ad avere le corsie ridotte da tre a due, quindi è stato un vero strazio, è stato un vero calvario. Ma con quell'opera finita oggi con le quattro corsie penso che saremmo tutti d'accordo a riaffrontare quel sacrificio momentaneo che abbiamo avuto.

L'altro aspetto che mi lascia perplesso, cioè su cui rifletto spesso e vi porto un esempio pratico, spesso i cittadini di fronte a ogni modifica, a ogni aggiornamento dello status quo, vanno un po' nel panico e tendono a non accettare il cambiamento che sta arrivando. Vi faccio un esempio pratico, perché l'ho vissuto fuori da casa mia. Una rotonda da poco realizzata su via San Bernardino, all'altezza del civico 106, l'intersezione con via Falcone. Prima che fosse realizzata qualsiasi persona che incontravo, di qualsiasi appartenenza politica, credo, razza, età, professione, qualsiasi persona aveva una estrema perplessità nei confronti di quell'opera. "Mah, si incasteranno i pullman, ma non ce la faranno, sarà uno strazio, sarà una piaga d'Egitto", sembrava. Da quando è stata realizzata, eravamo nel pieno inverno, a parte i primissimi giorni che la segnaletica era non fatta, non ancora tracciata bene e le persone non avevano presente come fosse stata modificata quel pezzo di viabilità, dal giorno successivo della messa in funzione di questo sistema le stesse persone, di qualsiasi estrazione, tipologia, eccetera, mi hanno invece confermato che l'opera era effettivamente utile,

necessaria, fatta bene, eccetera, eccetera. Questo è un esempio banale per dire che a volte noi tutti, anche noi siamo cittadini, ci viene un po' la perplessità del futuro incerto, dell'opera particolare, ma in realtà poi quando è fatta ne fruimmo volentieri.

Allora per quanto riguarda l'ordine del giorno di maggioranza vorrei però sottolineare, perché mi riguarda da vicino come appartenenza di quartiere, concordo sulla chiusura di Vergalli col discorso della partecipazione, del coinvolgimento di noi consiglieri ma anche delle reti, però mi piace sottolineare anche la richiesta di miglior impatto fonoassorbente e minore impatto visivo e paesistico riferito alle barriere, e vi leggo perché mi è arrivato in modo strutturato scritto da alcuni cittadini un messaggio "Buongiorno, le scrivo a nome mio e di diversi residenti abitanti in via Ruspini. Da mesi abbiamo ricevuto comunicazione dalle ferrovie con disegni sull'imminente costruzione di barriere fonoassorbenti. In nessuna comunicazione è specificata la data di inizio lavori né altezza, modello di barriere, eccetera, eccetera. Noi cittadini chiediamo se tali progetti tengono conto della vivibilità di chi abita. In attesa di risposte precise sui pannelli, auguro buona giornata". Quindi il tema dell'attenzione alla qualità di queste barriere che non diventino totalmente occlusive di alcune viste, con un'altezza che sia limitata a quanto effettivamente necessario dalla normativa, è quello che chiediamo all'Amministrazione di tenere monitorato questo aspetto e di tenere poi anche relazionato e di tenere una comunicazione aperta con la cittadinanza. Grazie, buona continuazione.

(Esce dall'aula l'assessore Brembilla).

CONSIGLIERA COTER:

Prima l'assessore Zenoni parlava di dettagli. È chiaro che dal punto di vista da cui siamo partiti, quindi da tutto l'aspetto che comprendeva le varie linee che ci sono, che si stanno venendo a creare, esistono degli aspetti, dei quadranti di dettaglio. Sono però anche gli aspetti che abbiamo messo in luce e che interessano alla cittadinanza tanto quanto quelli più generali. Io mi vorrei soffermare soltanto su uno di questi aspetti, aggiungendo un paio di osservazioni. Noi dobbiamo ammettere che il problema delle barriere non è un dettaglio e non è nemmeno un disagio momentaneo, perché il rischio ormai è stato evidenziato da tutti i colleghi, di maggioranza e di minoranza, è quello di ingabbiare la città. Se fosse per me, io chiederei proprio delle deroghe in merito, innanzitutto perché non sempre il rumore di un treno che entra in stazione è così impattante, per cui immagino che ci possa essere una differenziazione non solo a livello altimetrico delle barriere, ma anche a livello di materiale e di presenza stessa della barriera.

Poi volevo offrire un altro punto di vista. Il tema paesaggistico, cioè quello che è il cono di visibilità che noi ci teniamo a mantenere, visto che la nostra città è estremamente bella, deve essere considerato anche dal punto di vista del fruitore del treno. Quando si arriva in treno trovarsi incanalati in una gabbia, esattamente come gabbia è per gli abitanti la barriera diventa anche per chi con il treno arriva. Mi piacerebbe invece immaginare di vedere la città di Bergamo, città alta, mentre entro con il treno, un aspetto non indifferente, accattivante anche dal punto di vista turistico. Mi viene in mente il ponte di Santa Lucia in arrivo a Venezia, se avesse le barriere, insomma, non sarebbe proprio la stessa cosa.

Detto questo, c'è anche da dire che i materiali trasparenti sono sicuramente dei materiali che possono fornire un'alternativa, ma hanno credo, immagino un aspetto di manutenzione non trascurabile, per cui se il materiale trasparente poi col tempo si opacizza, diventa nero e si sporca mi piacerebbe anche capire poi qual è la competenza rispetto alla manutenzione e alla pulizia di queste pannellature.

Rispetto all'ordine del giorno della maggioranza invece, devo dire che c'è una frase che volevo sottolineare perché mi è rimasta molto impressa e credo che sia significativa, in realtà sono due parole: al punto quattro, "gli interventi infrastrutturali possono anche diventare occasione per avviare processi di riqualificazione urbanistica delle zone interessate". Io questo "possono anche" l'ho letto in maniera estremamente negativa. Secondo me gli interventi infrastrutturali devono diventare occasione per avviare processi di riqualificazione urbanistica nelle zone interessate. Questo è un aspetto che verrà ripreso sicuramente anche con la prossima presentazione che ha sicuramente delle criticità che mi portano a pensare che un "possono anche" non è sufficiente.

(Escono dall'aula le assessore Ghisalberti, Messina).

CONSIGLIERA MILESI:

Ovviamente rispondo alla consigliera Coter. Gli interventi infrastrutturali sono sempre processi di riqualificazione urbanistica, parliamo di infrastruttura e BRT, parliamo di infrastruttura del ferro, parliamo di situazioni di sostenibilità ambientale in base alla transizione ecologica, per cui toccano sempre ambiti di rigenerazione urbana.

Riferendomi proprio al discorso di transizione ecologica, abbiamo come tema il trasporto pubblico, una mobilità pulita e ciclopedonale, la logistica, le merci su ferro, un sistema di mobilità rinnovato che punta a vincere la sfida della transizione ecologica ed è quello che oggi andiamo a trattare perché la finalità è quella, è avere in chiave sostenibile delle infrastrutture, per cui migliorare i mezzi, i mezzi di trasporto, migliorare le stazioni, il potenziamento delle linee regionali, nodi metropolitani e tutti i collegamenti. E il nocciolo è proprio la cura del ferro in questo ordine del giorno in un rinnovato parco di treni regionali in un sistema che non può essere solo pensato come mero trasporto.

Se vogliamo davvero delle città sostenibili incentrate sul benessere dei cittadini, la costruzione di moderne reti tranviarie e ferroviarie deve essere inserita in una maglia stretta di collegamenti pubblici e mobilità dolce che riduca drasticamente il trasporto privato, ed è quello che non ho trovato quando avete presentato anche l'ordine del giorno con BRT, il ragionamento tra il trasporto pubblico privato e il trasporto pubblico. È necessario comprendere che la salute dell'ambiente in cui viviamo, il benessere della popolazione, il futuro dell'economia, avere un'economia circolare non è una questione né di parte, né di filosofia, ma è proprio rispetto alla vita e alle azioni. Questa è la direzione che deve impernare la logica Bergamo, Orio, Montello, Curno, perché dobbiamo parlare di quello, non possiamo parlare di Montello-Ponte San Pietro. RFI è titolare dell'intervento e la gestione regionale Trenord, quindi Regione Lombardia, e allora quando si parla di innovazione non è solo collegare, ma dialogare con il territorio urbanizzato. Quali sono le

soluzioni per unire, per connettere parti separate della linea ferroviaria? Quali sono gli interventi dei sistemi integrati e quante fermate sono previste? RFI è responsabile del progetto e conosciamo bene le politiche regionali sulla mobilità, impennate tutte sul trasporto privato su gomma. Una filosofia che va controcorrente rispetto all'Agenda 2030.

Il treno regionale, essendo un trasporto pubblico, deve essere competitivo, attrattivo, veloce, con fermate frequenti e con servizi integrati (web, bici) e collegato sul territorio con corsie ciclopedonali. Deve essere inteso con un servizio locale quando passa in una determinata zona, in un determinato territorio, deve poter restituire qualità e innovazione. Per cui in questo campo vogliamo, con questa filosofia vogliamo veramente capire il ruolo di Regione Lombardia nella cura del ferro.

L'odg, presentato dalle minoranze mi sembra proprio strumentale, tanto che non viene neanche citato il passante ferroviario che può essere la chiave di lettura innovativa rispetto alla gestione Montello-Ponte San Pietro. Un passante ferroviario come ipotesi di collegamento in chiave di transizione ecologica. Per cui stiamo perdendo un'occasione. Non è possibile prevedere oggi sempre utilizzando il materiale rotabile un progetto di passante ferroviario, o prevederne un'integrazione, o una conversione. In questo modo si intercetta la funzione principale del collegamento su ferro, la cura del ferro, i pendolari, grazie alle frequenze delle corsie, possono accedere ad un servizio reale e innovativo, senza dimenticare che, come dicevo prima, si interviene in un preciso contesto e mi sembra proprio di poter dire che l'unico ente che ha presentato delle osservazioni di merito è stato il Comune di Bergamo perché in prima istanza sia la Regione Lombardia sia la Provincia hanno accettato in toto il progetto. Così come vanno anche nella stessa logica e nella stessa impostazione le barriere fonoassorbenti. È chiaro se si potesse superare l'abaco di RFI, se potessimo progettare noi probabilmente ci sarebbero delle valutazioni completamente diverse. Invece ci vengono restituite delle modalità, delle scelte che devono essere valutate.

Voglio veramente ribadire quello che c'è scritto, perché credo che sia veramente importante il punto che è segnato sull'ordine del giorno della maggioranza di sollecitare Regione Lombardia affinché programmi insieme a Trenord, titolare del servizio di trasporto ferroviario regionale, l'orientamento dell'offerta del servizio conseguente al raddoppio della linea ferroviaria Ponte San Pietro-Bergamo-Montello, in un'ottica di servizio metropolitano sul modello del passante ferroviario di Milano. Perché gli esempi in Lombardia ci sono e potremmo tranquillamente copiarli.

Per cui, dicevo, quando si interviene in un determinato territorio è chiaro, ci sono delle scelte da fare. Quando si tolgono i passaggi a livello sappiamo le politiche sui passaggi a livelli, le forme di inquinamento che restituiscono i passaggi a livelli e quando si chiudono ci sono tutta una serie di attenzioni, di lettura del territorio che deve essere fatto e stiamo parlando di via Moroni, ma stiamo parlando anche di Boccaleone. Ecco, quali sono gli interventi qualitativi per superare delle cesoie? Comunque Bergamo ha una configurazione... Abbiamo la stazione ferroviaria nel centro, nel cuore della città e di conseguenza le linee ferroviarie sono quelle che sono, sono all'interno della città. Sono delle cesoie, tant'è vero che la città di Bergamo si è sviluppata est-ovest. Non si è certo sviluppata nord-sud, per cui abbiamo delle barriere e di questo bisogna ragionare, esistono delle quote, delle quote legate alla linea ferroviaria, ci sono delle quote delle strade, per cui bisogna intercettare tutta una serie di attori presenti morfologici, tipologici all'interno del territorio. E questo non è sempre facile, perché la strada che prima collegava, che attraversava uno spazio ferroviario ha una funzione, una posizione, una misura, una forma. Ci sono delle quote da rispettare e la

logica della città, del superamento delle barriere fisiche, è sempre complessa ed articolata. Per cui credo che veramente c'è tanto lavoro e credo che, per quanto riguarda, visto che stiamo parlando del comparto, e nella relazione dell'assessore Zenoni credo che sia importante, i flussi...

CONSIGLIERE FACOETTI:

Parto dalle affermazioni che ha fatto il consigliere Serra sul tema delle scarse possibilità che il Comune ha di incidere in quest'opera e penso che questa dichiarazione secondo me rende giustizia all'azione che ha fatto il Comune di Bergamo su questo tema del raddoppio, perché a differenza degli altri attori che ognuno ha fatto il suo compito, perché ovviamente le ferrovie hanno interesse a fare un'opera magari impattando il meno possibile sui costi e sui tempi, Regione nel suo piano regionale ha previsto il raddoppio e quindi porta avanti questa ipotesi, i comuni, per esempio, di Curno e di Mozzo, quelli sì che hanno chiesto un servizio metropolitano, ma l'hanno chiesto ufficialmente, mentre lo scopriamo stasera che il Comune di Bergamo vuole un servizio diverso - a meno che mi fate vedere qualche documento ufficiale dove l'avete fatto, perché finora non era mai stato chiesto e sono stati mandati avanti i Sindaci di Curno e di Mozzo a fare questa opera di delegittimazione di quest'opera - e quindi un po' l'attore che manca, perché gli altri più o meno il compito l'hanno fatto tutti, ha ragione il capogruppo Serra, è proprio il Comune di Bergamo che non ha fatto o non ha voluto fare quello che doveva fare finora, cioè contestare e produrre delle osservazioni un po' più cogenti, un po' più forti, come hanno fatto gli altri comuni. Faccio l'esempio del Comune di Curno che sul proprio territorio aveva l'interessamento della struttura dove viene costruita una nuova stazione e vengono eliminati due passaggi a livelli. Nel progetto preliminare di ferrovie venivano eliminati i passaggi a livello uno in centro al paese, uno non so se avete presente dove c'è il centro Zebra, lo Sport Più, sostanzialmente sulla Briantea, in cui era previsto l'eliminazione della strada come per via Moroni, lì era prevista la costruzione della bretella che partiva dal rondò di Longuelo, ospedale che doveva correre dietro sostanzialmente su Curno, il piano del traffico che supportava questa cosa presentato da RFI è stato contestato dal Comune - stiamo parlando di un Comune di 8.000 abitanti, 9.000 abitanti, non come il Comune di Bergamo, capoluogo di Provincia - e hanno prodotto un loro piano del traffico che dimostrava che la chiusura di quella strada avrebbe bloccato il traffico del paese e di quel comparto della Briantea e Ferrovie dello Stato ha fatto marcia indietro e adesso viene fatto un sottopasso carrabile. Quindi la dimostrazione plateale che quello che ha detto il consigliere Serra non è così è proprio sul fatto che quando un Comune, anche piccolo ma preparato, interviene riesce a far modificare le scelte dell'ente proponente, perché l'ente proponente non è Regione Lombardia, l'ente proponente del servizio è RFI a cui c'è una procedura di VIA e VAS dove tutti gli enti devono fare le proprie osservazioni, quindi probabilmente il Comune finora non ha fatto tutto quello che doveva fare e l'ordine del giorno che abbiamo preparato è proprio questo, sensibilizzare il tema di questo raddoppio.

Poi, rispondendo al consigliere Vergalli, ci siamo focalizzati lì perché i problemi sono soprattutto lì su questa linea, perché se abbiamo visto, per esempio, su Martin Luter King viene fatto un sottopasso carrabile abbastanza ampio e concertato. Non ci sono grandi aree, altre aree di difficoltà. L'area più difficile è quella di San Tomaso, con la chiusura del passaggio a livello e la presenza di barriere fonoassorbenti alte 7,5 metri,

che mi sembrano sinceramente esagerate, quindi il motivo per cui ci siamo concentrati in quell'area è perché ci sono i problemi più grossi, per quello che ci siamo concentrati lì.

Sul tema delle barriere, anche questo viene sempre veduto come un dato di fatto che l'unica azione, sul tema dei rumori l'assessore ci ha fatto presente che c'è una legge nazionale che prevede, nel caso di sistemazione delle strutture e delle infrastrutture, l'obbligo di intervenire da parte di RFI con delle barriere fonoassorbenti. La legge nazionale che regola queste disposizioni in merito all'inquinamento acustico e del traffico ferroviario, dice che RFI per abbattere la rumorosità deve intervenire. Ci sono delle azioni che deve fare RFI, innanzitutto direttamente sulla sorgente rumorosa, quindi sul sedime ferroviario, sulla qualità delle infrastrutture utilizzate e sui treni e, in secondo ordine, lungo la via di propagazione del rumore della sorgente al recettore, quindi mettendo le barriere antirumore o fonoassorbenti. Infine direttamente sul recettore interessato del suono, ossia sugli edifici e le loro pertinenze esterne. In soldoni, vuol dire sistemare gli edifici, coibentarli, mettere i doppi vetri. Quest'ultimo intervento, che però che se è vero che è residuale rispetto ai primi due, ossia interviene quando questi non sarebbero sufficienti a contenere le emissioni rumorose entro limiti di tollerabilità, è altrettanto vero che questo intervento è da preferirsi allorché lo impongono le valutazioni tecniche, economiche e di carattere ambientale. E qui ritorno ai temi paesaggistici del Comune di Bergamo che possono essere fatti valere, e quindi in alcuni ambiti non è vero che per forza devono essere fatte le barriere con quelle altezze, con quelle metrature: uno si può agire sul tratto ferroviario e sulla qualità per ridurre il rumore - oggi ovviamente passano su dei binari abbastanza vecchi, quindi verranno messi i binari nuovi, quindi c'è da fare quella valutazione - ma allo stesso tempo non è detto che la barriera fonoassorbente sia l'unica soluzione. Se in alcuni ambiti vengono, per esempio, coperti i coni visivi di città alta e dei colli si potrebbe preferire la terza azione.

Quindi dobbiamo sempre stare attenti a quello che ci viene detto che è obbligatorio. L'ordine del giorno nostro cerca di sensibilizzare anche sotto l'aspetto della conoscenza, perché vi assicuro che nel quartiere di San Tomaso, ma anche negli altri quartieri che sono interessati da questo percorso, le informazioni sono veramente, veramente limitate. Quindi mi rimetto un po' al testo dell'ordine del giorno, considerandolo sicuramente più diretto ed efficace rispetto a quella maggioranza. Devo essere sincero, alcuni passaggi, mi riferisco per esempio al punto F, dove si parla degli interventi, io l'ho letto 3-4 volte e non ho capito il senso di quello che c'è scritto, perché è talmente fumoso e articolato.

Forse noi saremo anche diretti, probabilmente magari meno sofisticati, però penso che quello che chiediamo sia molto chiaro rispetto all'Amministrazione e ci aspettiamo che anche l'Amministrazione intraprenda un percorso di difesa dei cittadini rispetto a queste opere che sono importanti, ma in alcuni ambiti sono anche molto impattanti.

CONSIGLIERE CARRARA:

Come promesso, interverrò allora per dire un no. Dico no perché come diceva prima il collega Facchetti, citando tra l'altro la legge nazionale, esistono delle alternative valide a certi tipi di soluzioni. Dico no perché rischiamo ulteriormente di stravolgere un quartiere che ha già molte criticità. Dico no perché se proprio non

si può rinunciare al raddoppio, quantomeno invece possiamo fare un passo indietro rispetto a quello che è il tema della BRT di cui abbiamo parlato prima.

Mi spiace che durante la discussione parte della maggioranza dica in principio che il Comune poco può fare su questo tema e che poi nelle stesse richieste dell'ordine del giorno che invece ci viene sottoposto chieda poi allo stesso Comune di intervenire, scaricando tra l'altro come è solito fare parte delle responsabilità sempre a Regione Lombardia, come se tutti gli aspetti negativi che interessano i problemi della città siano sempre in qualche modo imputabili alla Regione.

Come avete capito, il tema che ci preoccupa maggiormente è quello delle barriere fonoassorbenti che interesserà il quartiere, e che inevitabilmente renderà il quartiere più brutto, e mi spiace tra l'altro che il consigliere Bottaro, che tra l'altro vive proprio nel quartiere di San Tomaso, non si batta con noi per difendere questo tema, ma perde invece tempo per cercare i post su Facebook.

(Esce dall'aula il consigliere Minuti; sono presenti n. 26 consiglieri).

CONSIGLIERA NESPOLI:

Sarò molto sintetica, però in questa discussione, in questo dibattito va fatto un pochino di ordine.

Comprendo l'esigenza di portare le istanze di alcuni cittadini e quindi il ruolo del consigliere comunale è questo, tuttavia questi ordini del giorno prendono in considerazione un'opera infrastrutturale molto importante per la Regione, per i comuni limitrofi a Bergamo e per la città. Il mio intervento vuole proprio andare in questa direzione, ovvero sottolineare il valore dell'ordine del giorno che ha scritto l'intera maggioranza congiuntamente rispetto alle proposte di attivarsi presso RFI e Regione Lombardia affinché venga prevista la realizzazione del sistema infrastrutturale che supporti il transito di treni orientati anche a un servizio di tipo metropolitano e suburbano. Perché? Perché è interessante valutare questa proposta e farlo considerando l'inserimento di una maggior frequenza di passaggi proprio su quella direttrice in arrivo da Lecco-Carnate e da Brescia e anche di fare fermate ravvicinate sul modello di passante. Perché, lo ripeto e lo sottolineo alla fine del dibattito, perché questo potrebbe avere una grande valenza ecologica, di trasporto pubblico, nell'ambito non solo dei cittadini della città di Bergamo, ma anche dei comuni limitrofi, oltre che potenziare il trasporto pubblico locale in una maniera molto importante e molto sostenibile.

L'altro punto su cui mi piace portare l'attenzione è il punto J, che si riferisce alla sollecitazione di Regione Lombardia affinché, insieme a Trenord, titolare del servizio di trasporto regionale, si orientino verso l'offerta del servizio al raddoppio di questa linea, quindi ponte San Pietro-Bergamo-Montello in ottica di un servizio metropolitano sul modello del passante ferroviario di Milano, prendendo in considerazione anche l'uso sulla tratta di treni più leggeri e funzionali, in linea con che cosa? Perché io questi due punti li ho voluti sottolineare e leggere lentamente? Perché questi sono due punti che sono stati inseriti in una mozione regionale che è stata redatta a prima firma del consigliere regionale Carretta, ma la cosa interessante è che in Consiglio, nella commissione trasporti e infrastrutture, il Consiglio regionale l'ha approvata in data 18 giugno 2020. Allora, da quando è stata approvata questa sollecitazione, ed è stata approvata all'unanimità, quindi in maniera convinta da tutti i gruppi politici, è stata approvata però tutto tace, non si sta dando seguito

a questa approvazione e quindi vi chiedo, senza polemiche, chiedo ai consiglieri di minoranza presenti nella sala, che sono comunque di minoranza in Consiglio comunale ma di maggioranza in Regione, di risollecitare la loro Assessora Terzi, peraltro bergamasca, di riprendere in mano questo tema e di rivalutarlo, visto che è stato un tema ben condiviso da tutti.

Questo anche per dire che non si vuole fare polemica. Secondo me, in questo momento, conviene ragionare sulla struttura generale di questo progetto. Quando sarà stata definita la cornice come deve essere allora si avrà senso entrare nel dibattito eventualmente, ma gli aspetti delle barriere fonoassorbenti, le altezze, sono tutte questioni tecniche secondarie, secondo me, secondo noi, rispetto al tema che stiamo dibattendo questa sera. Per cui mi sentivo di ribadire questi concetti che sono importanti e che comunque fanno leva non sullo scaricare fra parti politiche ma sulla grande collaborazione, perché se i consiglieri sono arrivati a fare una proposta e a condividerla all'unanimità in Regione Lombardia sarebbe interessante che venisse dato seguito a questa mozione approvata.

PRESIDENTE:

Grazie consiglia Nespoli. Ora do la parola, è chiusa la discussione, all'assessore Zenoni.

(Entra in aula il consigliere Nosari; sono presenti n. 27 consiglieri).

ASSESSORE ZENONI:

Io ringrazio i consiglieri che sono intervenuti, tutti ovviamente, maggioranza e minoranza, mi sembra che la discussione sia stata utile.

Riprendo e riparto dalle parole dell'ultimo intervento che mi sono sembrate particolarmente utili, parlo dell'intervento della consigliera Nespoli.

Io penso che gli enti abbiano competenze, ruoli diversi. Questo certamente sì e credo che nessuno, nemmeno della maggioranza, volesse far passare il messaggio che il Comune non conta niente, non si interessa, però un conto, come dire, è attribuirgli un ruolo di interlocuzione con chi sta portando avanti questi progetti e un conto è riversare, come vediamo in parte negli interventi e come vedremo probabilmente molto di più andando avanti in questa serata, la responsabilità di alcune scelte, o la responsabilità dell'incapacità, diciamo così, di modificare queste scelte.

Questi sono due aspetti molto diversi, quindi io credo che nelle parole che ha espresso il consigliere Serra in primis, e anche altri, ci sia una restituzione di realtà sul fatto che certamente il Comune ha dei canali, è il Comune capoluogo, e come a volte i comuni piccoli, lo ha ricordato lei, consigliere Facchetti, allo stesso modo i comuni più grandi possono ottenere dei risultati e altre volte possono evidentemente non ottenere gli stessi risultati e non ottenere la modifica dei progetti. Però io certamente rivendico il fatto che il Comune possa esercitare un ruolo, vorrei che fosse chiara questa precisazione, cioè un conto è esercitare

un ruolo e un conto è attribuirgli la responsabilità se alcune cose non sono andate esattamente come si immaginava, o come si volesse in principio.

Qui abbiamo parlato anche di servizio ferroviario, però, e su questo nessuno mette in discussione che la progettazione sia in capo a RFI, quindi molte delle osservazioni che vengono fatte vanno portate a quel tavolo, però io credo ci sia stata una discussione interessante anche sul tema del modello ferroviario e qui che sia anche chiamata in causa la Regione mi pare del tutto comprensibile, ma non lo dico con spirito per forza polemico e nemmeno col tentativo di buttare la palla in calcio d'angolo, come si suol dire, però è indiscutibile che se si parla di servizio ferroviario vadano coinvolte anche queste competenze.

Questo tema è emerso più volte, su questo mi permetto di contraddirla, consigliere Facchetti, anche nei pareri espressi formalmente dal Comune, laddove, per esempio, si legge "il raddoppio Ponte San Pietro-Bergamo-Montello sarebbe dovuto essere concepito come un sistema di connessione metropolitano progettato in interconnessione, con fermate e flussi delle altre linee di tipo metropolitano come nuova linea ferroviaria Bergamo-Orio-T1-T2. Il progetto di servizio, non tenendo in considerazione l'effettiva domanda di mobilità al territorio, risulta invece caratterizzato da una logica marcatamente di livello sovralocale e via una serie di considerazioni che sono peraltro state scritte mediando, tra virgolette, anche con l'Agenzia del trasporto pubblico locale, che ha espresso posizioni di questo tipo. Sempre in quel parere si fa riferimento, per esempio, all'assenza delle aree di interscambio. Altro tema. Chiama in causa soprattutto RFI? Può darsi, ma sul modello ferroviario non possiamo dire no. Questo mi raccomando, attenzione, la Regione coordina non si capisce bene che cosa, non ha nulla a che fare e quindi nulla, questa la salviamo. Cioè allo stesso modo, come chiedete conto al Comune di prendersi alcune responsabilità, forse perfino eccessive, mi sembra ragionevole fare una riflessione sulle responsabilità che stanno anche agli altri enti. Peraltro, sempre in un'ottica che io ritengo collaborativa, ci mancherebbe altro, peraltro la consigliera Nespoli ha ricordato anche che nell'ordine del giorno di maggioranza sono citate delle mozioni approvate dal Consiglio regionale. Quindi non ci siamo riferiti, diciamo così, ai vaneggiamenti serali di qualche consigliere comunale o di qualche assessore, più probabile di qualche assessore, ma ci siamo riferiti a degli ordini del giorno approvati, a dei documenti che sono stati evidentemente condivisi in maggioranza e minoranza, che quindi possono costituire a mio parere un'eccellente base di discussione.

Se parliamo del progetto, che non sta evidentemente nelle competenze della Regione, ma soprattutto, come abbiamo detto di RFI, anche se Regione esprime a sua volta pareri su questi progetti, così come lo fa il Ministero - ve lo stavo dicendo prima che anche il Ministero dell'Ambiente esprime pareri su queste opere e non sempre ottiene quello che vorrebbe chiedere, pensate un po' nemmeno il Ministero riesce talvolta ad ottenere esattamente quello che chiede con i suoi pareri - certamente è corretto mantenere un'attenzione sulle aree di cantiere, sul loro ripristino. Per quanto riguarda il passaggio a livello di via Moroni io allora sinceramente trovo del tutto irrealizzabile, adesso non ho il riferimento normativo, se esiste, mi riservo di fare approfondimenti, ma comunque il mantenimento di un passaggio a livello a raso su una linea a doppio binario dove passerà un treno ogni dieci minuti, considerando l'effetto che genera, vi ricordo che una discussione sui passaggi a livello in quel quadrante si era generata quando le norme di sicurezza degli stessi stavano per portare il passaggio a livello di via Fermi a sette minuti di chiusura per passaggio di singolo treno, perché queste sono le discipline che si stanno avviando per motivi di sicurezza. Quindi che l'eliminazione sia, nel contesto di via Moroni - l'eliminazione del passaggio a raso - utile con questi numeri e

con questi tempi mi sembra del tutto comprensibile, mi sembra del tutto irrealistico immaginare che lì permanga un tappo di quel tipo con dei tempi perfino dilatati.

Per quanto riguarda soluzioni a ponte, mi sembra che si vada, almeno questa è la mia impressione, un po' sulla fantasia, considerando che la ferrovia è molto alta, soprattutto lato via dei Caniana e che, come sapete la ferrovia, non compie dislivelli di pochi metri, quindi vorrebbe dire riprogettare completamente quel servizio, anzi quella linea e avere peraltro un passaggio probabilmente ad un'altezza compatibile con il terzo piano delle case o il quarto piano delle case lì vicino.

Io penso che ci muoveremo, al netto dello studio di traffico su cui non torno e che condividiamo credo tutti, sulle soluzioni che stiamo vedendo adesso. Cioè sulla possibilità di avere un ciclopedonale, recepisco la sottolineatura della possibile criticità, ma fino ad oggi sul ciclopedonale RFI non ci ha comunicato in nessun modo, diciamo così, alcun tipo di criticità, mentre sul carrabile, come ho segnalato, ci ha presentato quelle immagini che abbiamo visto e con le caratteristiche fisiche di quel sottopasso che abbiamo ricordato prima. Per cui continueremo questi approfondimenti e vedremo che interventi collaterali possono essere fatti sulla viabilità per riuscire a mantenere il funzionamento del sistema se alla fine l'ipotesi prevalente su via Moroni sarà quella che dicevo prima.

Ultimi due temi, barriere, barriere fonoassorbenti. Su questo ribadisco che nuovamente il Comune è intervenuto in tutti i pareri, in tutti i modi, diverse direzioni peraltro urbanistica, ambiente, verde, mobilità, con i loro sottopareri a segnalare la criticità. È vero che la legge nazionale impone determinati interventi, è vero che la legge nazionale scrive anche quello che ha letto il consigliere Facchetti sul fatto che con la non fattibilità ambientale - l'espressione l'ha citata correttamente il consigliere - consente di valutare anche gli interventi sul recettore, questo secondo me è un buono stimolo ed infatti lo inseriremo sicuramente nel parere di conferenza dei servizi che non è ancora conclusa, quindi abbiamo anche l'occasione di poterlo fare, il fatto di valutare anche gli interventi sui recettori in sostituzione, in alcuni tratti delle barriere fonoassorbenti.

Torno dove sono partito dicendo che ovviamente lo sosterrò, non sono in grado né questa sera, né nei prossimi giorni, di garantire ovviamente l'accoglimento di questa proposta. Ma esattamente come altri comuni ci faremo sentire, insisteremo in tutte le sedi opportune, io questo lo vorrei riconfermare.

Ultimo tema, passaggio con la cittadinanza. Sì, c'è nell'ordine del giorno anche della maggioranza, i consiglieri in primis, commissione, cittadinanza, reti, eccetera. Va bene, vanno scelti secondo me i tempi e va considerata la complessità di queste, non lo dico come alibi autogenerato, ma alcuni elementi di carattere spiccatamente tecnico che sono contenuti qui richiedono un certo sforzo di comprensione, lo dico consapevole di tutti i miei limiti, anche da parte nostra. Quindi va bene, certamente l'informazione va veicolata, alcune informazioni essenziali, l'altezza, la posizione, ci mancherebbe altro. Se parliamo delle barriere fonoassorbenti stiamo comunque parlando di un progetto che non vede noi come titolari, quindi insomma dobbiamo anche fare uno sforzo di traduzione. Ci impegniamo sicuramente a farlo, dobbiamo provare a coordinare queste comunicazioni anche attraverso altri canali che non sono per forza le assemblee pubbliche che forse non sono il momento più essenziale per mettersi a vedere dei dettagli progettuali, ma certamente lo stimolo a cercare dei canali per questo tipo di comunicazione mi sembra assolutamente necessario. Su questo non ho dubbi, quindi questo invito che è stato posto da diversi soggetti mi pare decisamente condivisibile, oltre che tornare in Commissione.

Dico solo un'ultima cosa, ma è più una battuta, quindi veramente un secondo, non è tutta la sera che diciamo che il Comune non conta niente, il BRT è un progetto su cui il Comune conta tantissimo e su quello, come ben sapete, siamo anche pronti ad assumerci pienamente tutte le responsabilità delle scelte che eventualmente verranno portate avanti. Mi sembra però corretto distinguere i piani nei quali il Comune invece recita un ruolo tra i tanti disponibili, certamente importante ma non determinante su molte delle cose che vengono decise, grazie.

ASSESSORE GANDI:

Io non ho molto da aggiungere rispetto alle cose molto puntuali che sono state espresse dai colleghi consiglieri e soprattutto dall'assessore da ultimo che credo ha smarcato tutti i profili che avete evidenziato nei vostri ordini del giorno mettendo in risalto come il Comune in realtà appassionatamente segue la vicenda nell'interesse dei cittadini, non distinguendo però, e non dimenticando il quadro complessivo rispetto ad alcuni elementi che riguardano specifiche situazioni legate a vie, a quartieri o a luoghi della nostra città. Le due cose vanno tenute insieme, mi pare che la filosofia attorno alla quale la nostra Amministrazione sta agendo lo esprime in maniera molto puntuale.

Io volevo soltanto esprimere una nota di colore sul fatto che sarebbe il caso, secondo me, che magari - adesso lo dico come auspicio - tutti ci si ritrovasse attorno a delle identità e delle prese di posizioni coerenti e serie, perché io leggo ad esempio un titolo di Bergamo News di qualche tempo fa, del giugno 2021, in cui si dice "treni, la Lega esulta, grazie a noi parte il raddoppio Ponte Montello e collegamento con Orio". Oggi in aula abbiamo ascoltato... E ne aggiungo un altro, un titolo di qualche tempo, più meno di un anno prima, del 2020, in cui l'assessore Claudia Terzi dice sul progetto del raddoppio "si tratta di un potenziamento dei servizi ferroviari in termini di capillarità e frequenza", quindi un giudizio assolutamente positivo. E poi vengo in quest'aula e sento un'esponente dello stesso partito, peraltro condiviso dal Segretario cittadino dello stesso partito, che invece esprime un no perentorio, anche articolato con motivazioni che sono state espresse in maniera chiara, sugli stessi interventi. Allora io mi chiedo è opportuno che una forza politica esprima con coerenza e chiarezza le proprie posizioni su progetti di questa rilevanza di questa portata o è il caso che invece, a seconda delle circostanze, a seconda dei consensi che vuole raccogliere sui territori o in certi periodi o momenti storici esprima a tratti un'esultanza e dice di aver acquisito un risultato positivo nell'interesse dello stesso progetto e invece un no perentorio perché quello stesso progetto ha delle ricadute sul territorio che devono essere necessariamente gestite? Mi chiedo se questo è un atteggiamento costruttivo rispetto a scelte di carattere strategico come quelle di cui stiamo parlando e la mia risposta è un no, non è un atteggiamento coerente.

PRESIDENTE:

Grazie vicesindaco Gandi. Ora passiamo alle dichiarazioni di voto. La parola alla consigliera Pecce.

CONSIGLIERA PECCE, per dichiarazione di voto:

Non ho capito i riferimenti e quindi mi astengo un attimo a rispondere al vicesindaco Gandi. Invece dico la mia posizione, che è quella condivisa dal partito, che è quella che sulle opere siamo d'accordo, non siamo d'accordo sugli impatti negativi che le opere hanno, perché la cura del ferro va bene, ma può far venire la febbre alla città perché ci possono essere delle reazioni allergiche. Bisogna stare molto attenti a come si fanno le cose, si devono fare, ma si devono fare bene.

Sono contenta comunque che qualche nostra osservazione sia stata recepita, mi fa piacere che l'assessore Zenoni abbia accolto il consiglio di Facchetti in alternativa alle barriere fonoassorbenti e sono anche contenta che adesso il vicesindaco Gandi abbia parlato di questo grande entusiasmo con cui il Comune affronta questi temi perché mi sembra che sia un risveglio del Comune, il quale finalmente condivide anche con il Consiglio comunale.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno della maggioranza, che è stato scritto dopo aver letto i nostri ordini del giorno e questo non mi sembra corretto, mi ha fatto veramente un pochino irritare perché, l'ho già detto prima, i nostri sono arrivati in tempo perché fossero letti, il vostro è arrivato mentre eravamo in aula, i vostri due sono arrivati mentre entravano in aula.

Comunque, per quanto riguarda il vostro ordine del giorno di maggioranza, voi fate delle raccomandazioni prodromiche, vaghe, generaliste, continuate a dire "ricercare le più ampie sinergie", "ricercare le migliori", "ricercare la migliore soluzione", "ricercare soluzioni a migliore impatto", sono cose generiche, generaliste. Noi siamo più pratici, pragmatici e tra l'altro voi, essendo alla guida della città, dell'amministrazione, ve le suonate e ve le cantate e vi dico quello che avete detto a me nell'ultimo Consiglio comunale.

Poi ci sono delle mezze proposte, ovviamente quando si parla delle soluzioni a minor impatto per i fonoassorbenti e quando si parla dei cantieri che sono sempre un grosso problema, anche se sembra, ripeto, secondario.

Poi per quel famigerato punto F condivido quello che ha detto il collega Facchetti, è confuso, articolato e propone tra l'altro uno studio di mobilità ma, scusate, poi ripeto, siete in amministrazione, mi sembrerebbe il minimo.

Poi abbiamo il cliché che non poteva mancare, ma ci sta, ma ci sta, che è quello della rete ciclopedonale, la mettiamo anche a fianco delle ferrovie. Dopo di che ci sta invece, quindi se potessimo votare per punti io direi ok, ad un servizio di tipo metropolitano suburbano che è stato proposto anche in altre sedi, in PGT, eccetera, eccetera.

Quando si parla del sistema intermodale di Porta sud si parla di un tema vecchio di vent'anni, che è ancora valido e che dovrà essere studiato bene nell'ambito del PGT e di Porta sud e, bisognerà tornarci la prossima volta, chiederemo di focalizzare su quest'altro grosso tema che è il PGT e Porta sud.

Poi, per quanto riguarda la parte finale, darei ancora un ok alla informazione che deve essere continuata e continuata con il Consiglio comunale e con le reti di quartiere.

Quindi, in complesso, non si può votare per punti, quindi il mio punto di vista è che il vostro ordine del giorno così com'è vada seccato, cioè praticamente io perlomeno voterò contro.

PRESIDENTE:

Grazie consigliera Pecce. Un po' di brio verso la fine, tarda sera. La parola al consigliere Facchetti.

CONSIGLIERE FACOETTI, per dichiarazione di voto:

Se posso iniziare con una battuta del mio amico Bottaro che parlava del posizionamento, insomma, dei consiglieri a seconda che sono un po' progressisti o conservatori, io dico che siamo qua in fondo, ma non per scelta nostra. Se volessero spostarci davanti veniamo volentieri, non c'è nessun problema. Se bastasse quello, lo facciamo al volo.

Riprendendo invece le osservazioni e la conclusione della discussione dell'assessore, a parte che lo ringrazio sempre per l'attenzione e sempre per il tono che ha, è sempre gentile, ci mancherebbe.

Prendo atto di alcune osservazioni che ha fatto di aver recepito alcune nostre indicazioni. Sul tema invece della soluzione del passaggio a livello, ovvio che non sono un ingegnere ma io non ho proposto una cosa che è irrealizzabile, cioè far passare al terzo, quarto piano il treno che va a Ponte. Ho fatto presente che accanto... C'è la particolarità del quartiere di San Tomaso che purtroppo addirittura ha due linee di treno che passano, che si intersecano, quella che va a Treviglio e quella che va a Ponte, Bottaro lo sa benissimo, in via di Caniana ce ne sono due da un lato e dall'altro. Il pezzo che va verso via Ruspini che citava Bottaro è quello che va a Treviglio. Ci sono delle case molto basse accostate a via Ruspini e lì è stata fatta una massicciata dove sostanzialmente ha consentito in via San Tomaso di far passare la strada. Non stiamo parlando di mandare i treni al terzo quarto piano, quello che ho inserito io sul tema di via Moroni. Poi dal punto di vista ingegneristico non si può fare perché c'è una curva, mi rendo conto che c'è una curva, c'è un ponte in via dei Caniana, va bene, non si può fare, ma buttarla un po' in boutade come ha fatto l'assessore sinceramente non lo trovo giusto, anche perché, se fosse possibile quella soluzione lì, sarebbe quella che permetterebbe di mantenere la via e di non interrompere i passi carrabili, creare un pasticcio, come fare un sottopasso a un senso solo con quelle pendenze che sono effettivamente pericolose. Quindi ritengo di ribadire la mia assoluzione, che è un'ipotesi che ovviamente va tutta valutata. Non sono un ingegnere, ripeto, ma neanche buttarla in caciara come ha fatto l'assessore non è secondo me corretto.

Quindi altro non ho da dire se non questi concetti.

Poiché nessun altro chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese l'ordine del giorno collegato presentato dai consiglieri Facchetti, Ceci, Minuti, Coter, Tremaglia, Pecce, Carrara, Ribolla, Stucchi, Rovetta, Nosari, Bianchi contrassegnato con il n. ODG COLL. 3 (N. E0087783 P.G.).

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 10 voti favorevoli (Ceci, Tremaglia, Pecce, Minuti, Bianchi, Carrara, Facchetti, Rovetta, Nosari, Coter), n. 17 voti contrari (Serra, Vergalli, Russo, Milesi, Rota, Amaddeo, Nespoli, Bruni, Paganoni, Zaccarelli, Bottaro, Conti, Raineri, De Bernardis, Ruzzini, Suardi, Corbani).

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

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese l'ordine del giorno collegato presentato dai consiglieri Serra, Amaddeo, Paganoni, Corbani, Suardi, Bottaro, Raineri, Nespoli, Conti, Zaccarelli, Ruzzini, Russo, Milesi, Vergalli, De Bernardis contrassegnato con il n. ODG COLL. 4 (N. E0087792 P.G.).

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 17 voti favorevoli (Serra, Vergalli, Russo, Milesi, Rota, Amaddeo, Nespoli, Bruni, Paganoni, Zaccarelli, Bottaro, Conti, Raineri, De Bernardis, Ruzzini, Suardi, Corbani), n. 10 voti contrari (Ceci, Tremaglia, Pecce, Minuti, Bianchi, Carrara, Facoetti, Rovetta, Nosari, Coter).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che il preindicato ordine del giorno collegato è stato approvato a maggioranza di voti.

PRESIDENTE:

Passiamo ora alla terza informativa relativa al collegamento Bergamo-Orio.

Sono stati presentati due ordini del giorno, il collegato 2, che ha come primo firmatario... Scusate, come prima firmataria la consigliera Pecce e l'ordine del giorno n. 5, che ha come primo firmatario, non l'ho sottomano, la consigliera Ruzzini.

Bene, do la parola all'assessore Zenoni per l'informativa su Bergamo-Orio.

ASSESSORE ZENONI:

Sì, buonasera di nuovo. L'impressione è che in realtà in questo caso molte delle informazioni che presenterò sono ben note ai consiglieri, visto che hanno presentato degli ordini del giorno, che in parte le trattano. Tuttavia credo sia importante rifare anche un po' il punto di questo percorso. Come dire, la spia che accendo subito è che qui, con buona pace dei consiglieri di opposizione, il termine Regione tornerà di nuovo. È vero, non è una sorpresa, immagino lo sappiate, anzi, assessore regionale in questo caso potrebbe tornare con più frequenza. Comunque faccio la parte un po' più tecnica e cerco di dare informazioni spero utili a tutti, perché magari non note nel dettaglio.

Molto velocemente credo che tutti sappiamo quanto il collegamento Orio al Serio ferroviario sia stato nel tempo un'opera domandata e richiesta dal sistema locale. Di nuovo i ruoli sono ovviamente divisi e in particolare in questo caso è il Ministero ad essere titolare con RFI e Italferr, Regione ha il ruolo che viene richiamato qui, oltre che ovviamente richiamare il tema del servizio ferroviario e enti locali, compreso il Comune di Bergamo, esprimono osservazioni e pareri che non sono evidentemente vincolanti, come altri

pareri che esprimono altri enti, ma certamente sono significativi per portare, questo lo dico, le attenzioni del territorio, se condivise, ovviamente se realizzabili a livello più alto.

Una breve cronistoria, ma proprio rapidissima, come vedete il collegamento ferroviario con Orio al Serio inizia lontano, se ne parla per la prima volta nel piano urbano della mobilità del 2008. Qui vedete le diverse tappe, non ve le sto a richiamare. Andrei solo sull'ultima riga per segnalare, visto che in parte è un tema che viene richiamato anche nell'ordine del giorno presentato dalle minoranze, che questo collegamento non è uscito dalle linee di finanziamento che sono state qui richiamate, cioè rimane finanziato come decreto Rilancio, come opera connessa e di contesto già finanziata del decreto Olimpiadi, il decreto Rilancio è quello che dà le risorse, 50 milioni dei 172 circa del collegamento sono invece finiti sul PNRR che ha scadenza, come sapete, al 2026. E questo è un dato che almeno stante le nostre informazioni ad oggi non si è modificato, questo lo dico perché è un tema ovviamente che veniva richiamato. Qui vedete, va be', la tavola che era contenuta nel piano urbano della mobilità dell'epoca, qui vedete il PGT del 2010 adottato e approvato a cavallo delle due Amministrazioni Bruni-Tentorio, questa è la tavola della mobilità dove si intravede la S, anche se ovviamente ha cambiato parzialmente percorso in questa zona che richiama la forma del collegamento ferroviario. Questo è il piano dei trasporti regionale, dove in piccolo, ma si vede, il prolungamento dei servizi fino a Orio. Questo è il piano urbano della mobilità sostenibile, dove la sigla T01 richiama esattamente quel collegamento. Questo è il PTCP approvato nel 2020. Va be', qui purtroppo la qualità grafica è un po' più scarsa, chiedo scusa, ma c'è sempre quella S che abbiamo visto e andiamo oltre. Queste sono un po' di cronistoria. Andiamo anche qui verso la fine per segnalare che alla fine del 2020 è stato depositato il progetto definitivo e si è avviata la procedura di VIA non conclusa, nel senso che il Ministero della transizione ecologica non ha ancora chiuso la procedura di VIA. A gennaio 2022 si è aperta la conferenza dei servizi in pendenza di VIA di fatto ed è tuttora aperta. C'è stata una seduta a gennaio, non ci sono state altre sedute, ce ne sarà una ad inizio aprile e non sono, almeno da parte della maggior parte degli enti, ancora pervenute le osservazioni e i pareri di carattere scritto. Quindi siamo ancora in questa situazione.

Queste schede credo abbiate imparato a riconoscerle. Stiamo parlando ancora del tavolo Ocse che aveva indicato l'aeroporto, il collegamento ferroviario con l'aeroporto come opera prioritaria. Ne ho messe due perché mi sembra importante ricordare che una delle ragioni che ha spinto alla scelta del collegamento di tipo ferroviario è quello che, oltre al fatto di collegare lo scalo con il sistema ferroviario regionale, e questo è l'aeroporto, evidentemente va molto oltre la scala locale, è un aeroporto di valenza sicuramente regionale, riguarda la città metropolitana di Milano e tutta la Lombardia, è anche il fatto che il sistema locale ha considerato, tutti gli enti del sistema locale, questo collegamento come un elemento per migliorare il servizio su Milano, in particolare la linea via Treviglio, quindi il tema del potenziamento, diciamo così, del numero, della frequenza e dell'efficienza delle corse ferroviarie, che a questo punto avranno Orio come capolinea, passando per Bergamo e fermando ovviamente nella stazione di Bergamo, Bergamo città, la stazione che tutti conosciamo.

Qui di nuovo va bene il grafico preso dal PUMS che fa vedere in particolare con il verde un po' più scuro questo prolungamento verso l'aeroporto. Molto brevemente, questo è il modello di esercizio ad oggi previsto da Regione Lombardia. Vi inviterei a leggere soprattutto la parte in neretto, cioè le quattro coppie orarie per

l'aeroporto, vuol dire sostanzialmente un treno ogni quarto d'ora, passante dalla stazione di Bergamo e diretto all'aeroporto, proveniente da Milano. E ora veniamo al progetto.

Questa è la S. Anche qui, scusatemi, ovviamente devo cercare di condensare, si potrebbe parlare molto a lungo, ma se qualche dettaglio viene omesso non è per cattiva fede. Qui vedete la linea, la S, che rappresenta il progetto attualmente in iter di VIA e conferenza dei servizi, che è ancora il progetto del 2020, quindi sostanzialmente la linea ferroviaria per Orio che è a due binari dedicati, che cominciano direttamente dalla stazione di Bergamo proprio per garantire un servizio più prestante, più dedicato come capacità ferroviaria, si staccano, quindi utilizzano il sedime della linea ferroviaria esistente per Brescia e che attraversa e divide, come sappiamo, il quartiere di Boccaleone. L'intervento in questo tratto nel progetto attualmente in iter prevede un allargamento del sedime ferroviario oggi esistente relativamente contenuto sia a sud che a nord del tracciato ferroviario. Prevede, lo sappiamo molto bene e ne parleremo, la chiusura completa del passaggio di via Pizzo Recastello in tutte le forme nel progetto approvato. Questa è la situazione. La ferrovia si stacca, dicevo, dalla linea Brescia, sale, questo nel progetto in iter, sovrappassa via Lunga con una massicciata e un ponte a scavalco della via. Dopodiché prosegue iniziando a scendere, lo vedete qui, rimane in superficie fino a questo punto per il semplice fatto che questa linea che vedete in diagonale è lo scolmatore del Morla, che è un canale idraulico che raggiunge una profondità di 6-7 in alcuni punti 8 metri. Quindi in questo punto la ferrovia deve passare sopra, questo è quello che ha spiegato RFI. Prosegue, inizia a scendere fino ad andare ad interrarsi in prossimità dell'interferenza con via Orio e dell'abitato di Campagnola, rimane in trincea fino a oltre l'asse interurbano, riemerge a est del centro Galassia. Qui c'è anche una deviazione viabilistica, la vedete in questo punto. Sostanzialmente ritorna in superficie, costeggia il parcheggio Fly Park dell'aeroporto, si affianca all'autostrada in superficie e arriva fino all'aerostazione con una stazione di testa a quattro binari in superficie prossima al terminal degli arrivi, che tra l'altro credo rispetto a questa fotografia si sia anche espanso, adesso non sono certissimo, ma credo siano stati fatti dei lavori e c'è un bypass sotterraneo per collegare la stazione di testa in superficie con il terminal degli arrivi. Questo è un elemento in parte diverso dalle prime elaborazioni di un po' di anni fa, dove il terminal dell'aeroporto ferroviario non era così vicino all'avio stazione, ma in alcune ipotesi addirittura si fermava al di là della strada della Cremasca, della nuova Cremasca. Questo avrebbe comportato una serie di problemi, ovviamente, sullo spostamento per arrivare fino all'aeroporto.

Torno un attimo indietro. Qui si vede anche ad oggi la previsione della viabilità sostitutiva del PL di via Pizzo Recastello, quindi la famosa bretella, famosa perché se ne discute da molti anni, bretella della fiera, e cioè il prolungamento della strada che oggi serve solo all'ingresso della fiera con questa S che scende, sottopassa la ferrovia e collega l'area del mercato ortofrutticolo con Borgo Palazzo, Fervet, Celadina, per capirci, dal punto di vista sia viabilistico che pedonale e ciclopedonale. Vado avanti.

Come dicevo, il Comune ha presentato una corposa osservazione che anticipa anche temi che non sono propriamente della VIA, ma ritenevamo utile farlo fin da subito. Il resto dell'osservazione è pubblico. Mi sembra importante rilevare, prima citazione d'onore, che l'osservazione presentata da Regione Lombardia in sede di VIA è sostanzialmente allineata a quella del Comune. Lo trovate nel testo e la trovate anche in una risposta che l'assessore Cattaneo ha dato ad un'interpellanza specifica richiamando esattamente i contenuti dell'osservazione presentata dal Comune. Che cosa abbiamo segnalato? Ah no, qui, scusate, va bene, è in corso la conferenza dei servizi, ma questo l'abbiamo già detto prima, sarà poi il Ministero a chiudere le

procedure, recependo il parere di VIA quando lo manderà al Ministero della transizione ecologica e alla conferenza dei servizi quando sarà pronto.

I problemi che noi segnalavamo sul progetto in iter sono il tema della cesura, cioè il fatto che il passaggio sostanzialmente tra i due lati di Boccaleone fosse a progetto in iter garantito soltanto da via Piatti, che è la strada esistente, la passerella pedonale di via Rosa-via Rovelli, che è un'opera che il Comune aveva vi ricorderete inserito nel bando periferie, che ancora è lì in attesa di essere demolita e ricostruita, completato l'iter progettuale del treno per Orio e il nuovo sottopasso stradale ciclopedonale che ho fatto vedere prima. Era evidente l'assenza di una alternativa di qualunque tipo a Pizzo Recastello che, ripeto, nel progetto in iter è completamente chiuso.

Noi ci siamo spinti a chiedere nelle osservazioni la presenza di un ulteriore passaggio ciclopedonale in via Pizzo Recastello per dare maggior connessione al quartiere e più in generale attenzione al tema della cesura. Questo perché lì, nella forma della ferrovia a raso, evidentemente non è possibile realizzare un carrabile sotterraneo. Poi parleremo delle ipotesi di semi interrimento, che ovviamente sono richiamate anche nell'ordine del giorno, ma adesso mi sto limitando all'osservazione che noi abbiamo presentato a fine del 2020.

Qui vedete cerchiare le attuali situazioni, via Piatti-Recastello che viene chiusa e la Nuova Fiera per capire di che cosa... E qua c'è la passerella che non ho segnato, ma che tutti sapete dove si trova.

Poi il Comune ha segnalato anche la criticità del viadotto e della massicciata in particolare perché la ferrovia possa superare via Lunga. Tra l'altro la presenza nel pratone della fiera nuova di una pendenza sia in salita sia in discesa rende tendenzialmente incompatibile la possibilità di predisporre in futuro una fermata della fiera. Per queste due ragioni, ma in particolare per l'impatto che ricordavo, il Comune ha chiesto di mantenere il tracciato a raso. Il Comune e non solo il Comune, come ho detto prima. Ripeto l'osservazione fatta anche da Regione su questo punto è identica e di abbassare invece via Lunga, pur capendo che serve qualche modifica del tracciato, perché il lato fiera, via Lunga, la rotonda della fiera è molto vicina a dove passerebbe la ferrovia, quindi non ci sarebbe lo spazio per salire e scendere. Questo consentirebbe di poter mantenere anche la futura fermata. Stiamo parlando di questo. L'ho fatto vedere prima, ma ho messo questa immagine per richiamarlo.

Questo è l'orribile, mi permetto di dire, rendering che RFI ha allegato, giudizio estetico ovviamente, al progetto in iter di approvazione su come sarebbe dovuto essere, e speriamo che non lo sia, lo scavalco di via Lunga ed è su questo, oltre che sulla massicciata, che abbiamo presentato evidentemente questa osservazione per il mantenimento della ferrovia a raso. Poi qui, va be', lo sintetizzo in due righe, ma il tema è molto rilevante ovviamente la gestione delle tempistiche di cantiere, l'incastro tra i diversi interventi, quindi elaborare nel proseguo dell'iter progettuale un piano programma più dettagliato.

La sintesi è, al di là del cantiere, anche far sì che le opere sostitutive aprano prima sostanzialmente che vi siano ulteriori chiusure, cioè mantenere evidentemente un passaggio tra i due lati della ferrovia in modo tale che non sia mai interrotto, pur immaginando evidentemente qualche disagio, dovuto dalla lavorazione, nell'iter di proseguo del cantiere.

Mitigazioni acustiche e barriere fonoassorbenti, va bene, ne abbiamo parlato tutta la ora e mezza precedente, sapendo che anche qui il tema delle barriere fonoassorbenti si sarebbe posto anche a

prescindere dal treno per Orio, ovviamente il tema della Bergamo-Montello di cui abbiamo parlato poc'anzi avrebbe posto lo stesso tema. Ne abbiamo parlato a lungo, quindi non mi soffermo.

Il Comune, qui vorrei sottolinearlo, è l'unico ente, giustamente, mi verrebbe da dire, che ha cercato di promuovere un contatto diretto tra i progettisti, RFI e il comitato e i cittadini rappresentati dal comitato di quartiere di Boccaleone. Questo incontro si è tenuto a settembre del 2021 e in questo incontro si è avviata una discussione che cercasse di dare risposta alla richiesta che era emersa fino a quel momento da parte del comitato su una serie di aspetti, in particolare sul tema dell'interramento, all'epoca si parlava di quello, e poi del semi interrimento. L'interramento completo della linea è stato da subito escluso da RFI. Queste slide sono state mostrate in quell'incontro, sono state poi in parte mostrate da RFI alla conferenza dei servizi, quindi non sono, diciamo così, materiale particolarmente riservato. Mi sembra corretto ovviamente farle vedere. L'interramento completo è stato escluso fin da subito perché per mantenere pendenze a carattere ferroviario avrebbe comportato di intervenire sul ponte della circonvallazione, lo vedete qui, e sul ponte di via Piatti che è fuori da questa slide. Quindi qui ci sono le fondamenta della campata del ponte della circonvallazione, quindi partire con la pendenza da prima avrebbe reso del tutto incompatibile la presenza di questo manufatto e quindi una demolizione particolarmente rilevante per l'effetto viabilistico che genera, per cui si è iniziato a discutere del cosiddetto semi interrimento, che vuol dire una trincea scoperta nelle simulazioni di RFI che da dopo il ponte della circonvallazione scende per poter arrivare ad una quota più bassa in prossimità di Pizzo Recastello, allo scopo di salvaguardare il transito carrabile in questo punto. Quello che RFI ha mostrato è che tecnicamente questa discesa è possibile, questo sì, ha un prezzo però, due prezzi che secondo me vale la pena di ricordare anche per capire come mai il Comune fino ad oggi ha mantenuto la posizione espressa dalle osservazioni di VIA. Il primo è che lo scavo ferroviario per realizzare questa trincea di abbassamento interesserebbe la parte blu scura e non soltanto la parte azzurra, che è quella interessata dai lavori per il mantenimento a raso, quindi ci sarebbe un allargamento, diciamo così, dell'area di cantiere che si avvicinerebbe, come vedete, molto ad alcune abitazioni e in particolare gli edifici rossi, queste sono le slide presentate da RFI, andrebbero coinvolti nella demolizione, mentre solo gli edifici gialli sono coinvolti dalla realizzazione della ferrovia a raso come è oggi in iter autorizzativo. Quindi un impatto molto rilevante, questo è un edificio residenziale, questo è un pezzo di un monastero, di un ex monastero. Anzi, è un monastero ancora, ma comunque un impatto sicuramente molto rilevante.

Qui vedete il calcolo della pendenza per il semi interrimento che dice che è possibile farlo, ma alle condizioni che ricordavo prima. Qui vedete com'è l'inserimento della ferrovia, se è realizzata a raso rispetto alla distanza dai primi edifici. Qui vedete la trincea di abbassamento della ferrovia in una posizione che arriva sicuramente più a ridosso in questo punto. Ancora più a ridosso avvicinandosi al passaggio a livello oggi esistente di via Pizzo Recastello tale da lasciare questa porzione, anche perché sarebbe necessario se si volesse mantenere il servizio ferroviario attivo per Brescia realizzare anche un binario di supporto. Queste sono le spiegazioni che ci ha dato RFI che riporta e che sono state presentate tali e quali all'incontro con i cittadini. Vedete di nuovo un'ultima sezione in prossimità del passaggio a livello dove la ferrovia sarebbe sotto e quindi in quel caso verrebbe mantenuta la transitabilità carrabile al di sopra.

Qui alcune considerazioni di RFI, questa è una slide di RFI, su per quale motivo anche il semi interrimento è ritenuto impattante e non perseguibile. C'è un incremento dei tempi, un incremento dei costi, il fatto che il semi interrimento comunque prescrive la presenza di barriere fonoassorbenti, parleremo tra un

attimo del tema del muro che è stato oggetto di una discussione, l'allargamento dell'area ferroviaria e il fatto comunque di avere una divisione nel quartiere, oltre a tutto il tema degli scavi e, diciamo così, la gestione di questo intervento. Questo va bene sono ulteriori dettagli sulla fase di cantierizzazione che RFI in queste slide presenta come particolarmente impattanti sulle ipotesi del semi interrimento. Io penso che siano elementi, poi legittimo avere valutazioni diverse su queste informazioni, ci mancherebbe altro, però credo sia importante averli e considerarli. E qui di nuovo una tabella che di nuovo spiega e sintetizza quali sono le... No, chiedo scusa. Questa invece è la tabella che è stata mostrata sempre a quell'incontro in conferenza dei servizi su quali sono invece, diciamo così, le possibili migliorie del progetto in iter autorizzativo.

La cosa un po' curiosa, qui devo spendere due parole, che verosimilmente queste modifiche, questo *project review*, come l'ha chiamato RFI, che in parte vedrete accolgono molte delle osservazioni che ha fatto il Comune - e qui mi permetto di dire, per quanto possa essere ritenuta insoddisfacente da alcuni, è un esempio, se andasse in quella direzione, del fatto che il Comune può incidere su progetti anche di scala nazionale, tornando al discorso che abbiamo fatto prima - dicevo, queste migliorie potrebbero rigenerare un iter autorizzativo, quindi rigenerare una procedura di VIA e una procedura di conferenza dei servizi. Perché sono tali da generare la necessità di fare una nuova procedura di VIA. Con una mappa forse è più facile capirlo. Quello che RFI sostanzialmente immagina come possibile di miglioramento del progetto innanzitutto è il mantenimento, come abbiamo detto, su richiesta del Comune del passaggio a raso del tracciato ferroviario. Questo comporterebbe, la vedete tratteggiata qui, ma si vede meglio in un'immagine successiva, lo spostamento del tracciato di via Lunga che, ripeto, anche qui si può esprimere un giudizio ovviamente, ma non viene interrotta. Sì, viene interrotta la via Lunga sul tracciato attuale, nel senso che in questo punto resterebbe soltanto un ciclopedonale, ma per garantire la connessione con Seriate e con Borgo Palazzo via Lunga verrebbe deviata, fatta scendere, quindi è via Lunga che passa sotto la ferrovia, si unirebbe in questo snodo, a questo punto si avrebbe la percorribilità verso Seriate e la percorribilità verso Borgo Palazzo. Fare questa strada in macchina o fare questa prevede un allungamento di circa 500 metri, per capirci. Stiamo parlando ovviamente di un allungamento per il traffico veicolare, perché le ciclopedonali rimarrebbero su questa linea. In più, come vedete, RFI immagina di poter cogliere l'occasione per integrare il sistema della rete delle ciclopedonali alla scala di quartiere non solo con una serie di interventi a margine della ferrovia che vanno - tutti i colori che vedete sono ciclopedonali a ricucire i diversi lati del quartiere. Addirittura, lo vedete qui sotto, la possibilità di una ciclopedonale che a lato dei binari colleghi Boccaleone a Campagnola, passando all'interno dell'area agricola attraversata dal treno.

Questi sono i varchi che potrebbero quindi a questo punto esserci nella zona. Qui non si vede il ponte di via Piatti che resta ovviamente carrabile e che peraltro, come avete visto, è coinvolto anche dalla revisione viabilistica di Porta sud - mi riferisco al Consiglio precedente - l'altro carrabile e pedonale al contempo è il sottopasso che abbiamo visto prima. Qui vedete l'ipotesi alternativa di via Lunga, via Pizzo Recastello verrebbe recepita la richiesta di un ciclo pedonale. Questa è la passerella del Comune, c'era qui Marco Brembilla prima che conferma essere nella forma della passerella, perché ci sono state anche, come dire, voci sul fatto che potesse trasformarsi in un sottopasso anch'essa, ma non è così, con le informazioni che abbiamo, ma sono state confermate dal collega. Abbiamo quindi via Pizzo Recastello ciclopedonale, un possibile nuovo ciclopedonale allineato con via Cornagera per avere un ulteriore buco alla cesura del quartiere, un altro possibile ciclopedonale spostato rispetto al sottopasso stradale, sempre per collegare,

stiamo parlando di poco più di un chilometro, la parte sud con la parte nord del quartiere, oltre al ciclopedonale in questa posizione che garantisce il collegamento verso Seriate. Questa è la somma delle due immagini che abbiamo visto prima, quindi vado veloce.

Tema barriere fonoassorbenti. Queste sono delle immagini del project review che RFI ha mostrato in conferenza dei servizi. Questa è la situazione attuale, questo è il progetto in iter autorizzativo decisamente di forte impatto. Questa è la soluzione progettuale su cui RFI sarebbe orientata a muoversi. Allora questi sono dei rendering, io sono il primo a, come dire, suggerire di fare la tara dei rendering, ma certamente questo potrebbe essere uno spunto anche per le altre discussioni ferroviarie che abbiamo fatto poco fa e che evidentemente può consentire una diversa valutazione degli interventi di questo tipo.

Questo è un altro scorcio sempre di via Pizzo Recastello come potrebbe essere trattata se venissero inserite le barriere fonoassorbenti, che hanno certamente un'altezza ragguardevole, ma certamente sono di una tipologia diversa da quella che era stata pensata in principio.

Qui riprendo il focus su via Lunga che vi dicevo prima e mi permetto di segnalare alcuni piccoli dettagli. Questo pezzo di strada sarebbe aggiuntivo, sarebbe utile a mio parere declassare a questo punto la via Lunga esistente, perché di fatto diventa una strada a fondo chiuso per la carrabilità, a servizio di questi soli carrabili anche per limitare l'artificializzazione del suolo, è indiscutibile che fare questa strada presenta urbanizzazione che potrebbe essere parzialmente compensata da questo lato. Qui vedete il ciclopedonale. Ho messo questo bollo per indicare che il Comune chiederà in conferenza dei servizi di affrontare anche il tema delle abitazioni site in Comune di Bergamo che si trovano qua sotto e che oggi sono particolarmente isolate dalla presenza di infrastrutture stradali. Potrebbe essere l'occasione per mettere a regime anche un collegamento in sicurezza per loro. Questo bollo blu rappresenta il punto dove verrebbe mantenuta con la ferrovia a raso la possibilità di predisporre una fermata a servizio della fiera. Ricordo che, come dire, la fermata della fiera non sembra più compatibile con la Ponte Montello situata qui anche per la decisione di realizzare la fermata Bolognini.

Ultime slide, questa è la situazione attuale via Lunga fiera, questo è il progetto in iter autorizzativo, questa è l'immagine dell'inserimento a raso con la ciclabile che RFI ha mostrato come ipotesi di project review.

Due parole sull'area di cantiere, qui sono molto concentrate in parte nell'area di Porta sud, in parte lontane dall'abitato sia di Boccaleone che di Campagnola, molto vicina alla ferrovia con un'accessibilità diretta dalle principali infrastrutture di trasporto, e non c'è quasi più niente fino ad arrivare a quest'area qui che come vedete è perimetrale, marginale rispetto al parcheggio dell'aeroporto, quindi in una zona evidentemente che non è abitata.

Le ultime cose che devo dire sono queste. Come dicevo, lo dico perché immagino quale sarà poi, chiedo scusa, ma devo fare così, la discussione che verrà. Sono osservazioni che, come ripeto, sono... Queste migliorie a nostro parere nascono anche dalle osservazioni presentate dal Comune, sostenuta poi da altri enti, come ricordavo Regione in particolare, non sono ancora una certezza, quindi anticipo che ritengo assolutamente utile l'ordine del giorno che presenterà la maggioranza per rafforzare queste richieste perché ad oggi non sono ancora una certezza. Segnalo che in conferenza dei servizi a gennaio il Comune ha ribadito queste cose mentre gli altri enti non si sono espressi. La Provincia ha già mandato parere favorevole al progetto in iter di approvazione, cioè al progetto che non ha ancora recepito le migliorie chieste dal Comune. Mi tocca segnalare che l'intervento della Provincia è stato fatto dal consigliere Prevedini che

certamente voi conoscete esprimendo parere favorevole. Questo per dire, ma sarà oggetto della discussione successiva e non voglio essere prevaricante nella presentazione dell'ordine del giorno, che sommando le posizioni che l'assessore regionale ha sempre tenuto su questo tema, facendo anche conferenze stampa congiunte con il Sindaco, sostenendo le migliorie che ho appena presentato, e la presa di posizione anche di altri esponenti, in particolare della Lega, onestamente credo che la bontà di queste migliorie sia stata riconosciuta e mi sembra francamente curioso che oggi se ne possa discutere nei termini che vedremo ovviamente negli ordini del giorno successivi, ma mi fermo qui perché tanto ci sarà la replica e immagino ci sarà un dibattito consiliare. Chiedo scusa se è venuta un po' più lunga del previsto. Vi ringrazio intanto per l'attenzione. Il tema era importante d'altronde.

PRESIDENTE:

Grazie assessore Zenoni. Ora chiedo alla consigliera Pecce di presentare l'ordine del giorno collegato n. 2.

CONSIGLIERA PECCE:

Il progetto di una linea ferroviaria che collega l'aeroporto di Orio alla stazione di Bergamo e poi alla stazione di Milano è di vecchia data e ha avuto anche diverse ipotesi che sono state presentate. Nel documento di piano, PGT ancora oggi vigente, questo intervento è definito un obiettivo strategico per il sistema infrastrutturale e il collegamento viene immaginato come un servizio di trasporto metropolitano, tram, treno. I soggetti istituzionali coinvolti, RFI, Regione Lombardia, Provincia di Bergamo e Comune di Bergamo purtroppo non hanno coinvolto diciamo abbastanza da questo punto di vista i cittadini e l'assemblea. Sicuramente l'assemblea consiliare non è stata per niente coinvolta, mentre i cittadini sono stati a nostro parere contattati ma settembre del 2020, direi abbastanza tardivamente.

RFI, quale committente, ha redatto il progetto che è costato 8 milioni di euro, lo ha fatto ovviamente seguendo le proprie logiche, quindi legate ai costi, ai tempi, alle strutture, all'utilizzo delle strutture e il progetto è stato presentato nell'ottobre del 2020. Quello che ci saremmo aspettati è che l'Amministrazione, nel suo ruolo, avesse preventivamente indicato le priorità sul territorio, indicato come necessità e come preservamento delle caratteristiche dell'ambiente sia dal punto di vista naturale, sia dal punto di vista sociale, sia da quello urbanistico e anche per quanto riguarda la connessione. Perché l'impatto di una linea ferroviaria si inserisce sul territorio come una cesura. È una definizione molto simile a quella che ha dato tra l'altro l'assessore Valesini nella descrizione dell'impatto della ferrovia sul Parco ovest.

L'unico documento che ci è stato prodotto e che possiamo consultare, prodotto dal Comune, consiste nelle osservazioni in ambito del procedimento di VIA rispetto al progetto. Di particolare rilevanza, ovviamente, come è stato ricordato dall'assessore Zenoni, il viadotto sopra via Lunga. Qui si sostituirebbe un passaggio a raso con una sequela di conseguenze a livello viabilistico di grande impatto, a nostro parere, negativo sulla mobilità, perché vengono proposte la chiusura di via Lunga, la creazione di nuove vie

alternative, di una via alternativa, un nuovo sottopasso, due rondò, con un allungamento del percorso, si dice di poco, ma comunque più tortuoso, per Seriate.

Questa soluzione, dato che bisogna costruire questa nuova via, porterebbe anche alla perdita di suolo e alla perdita di verde urbano. Al punto attuale della situazione, è ancora in corso il procedimento di VIA e tra i vari documenti ce n'è uno che è stato assai poco notato che è da parte del Ministero della Cultura e del paesaggio. Dà il nullaosta, ma contemporaneamente, osservando l'invasività del viadotto di via Lunga, indica soluzioni alternative e tra l'altro anche l'interramento.

Quindi si constata che il prossimo incontro di conferenza dei servizi, che dovrebbe essere in data 7 aprile, potrà offrire sicuramente la possibilità di portare in discussione le osservazioni rispetto al progetto definitivo, cosa del resto confermata anche nelle dichiarazioni dell'assessore. Abbiamo visto che c'è una valutazione negativa da parte del Comune circa l'impatto del viadotto e non potrebbe essere che così. Però qui c'è una discrepanza rispetto alla valutazione degli interventi viabilistici che sono connessi, che sono stati proposti in una soluzione collaterale, se ho capito è ancora in via di definizione, sia per la mobilità che per il consumo di suolo. Si potrebbe sostituire tale proposta con l'indicazione data dal Ministero della Cultura, ossia passare all'interramento della ferrovia all'altezza di via Lunga. È vero, ci possono essere delle spese maggiori rispetto al percorso a raso, però ci sarebbero anche dei risparmi, perché si toglierebbe innanzitutto la necessità di costruire la nuova strada, due rondò, sottopassi rispetto ai quali non è stata mai fatta una valutazione estimativa, ma sarebbe importante fare una riflessione. Questa soluzione si allinea ed è compatibile con la richiesta di interrimento o semi interrimento che viene non soltanto dai residenti, ma voi sapete da molte associazioni, da molti cittadini e potrebbe anche essere coerente con la proposta del comitato di Boccaleone, il quale ha preso la cosa molto seriamente e ha inviato una memoria alla commissione trasporti leggibile sul sito della nuova commissione alla Camera, supportata da ben 17.000 firme di coloro che hanno sottoscritto la petizione. Soluzione ritenuta fattibile, come avete detto anche voi, dalla stessa RFI, ma considerata di difficile realizzazione, abbiamo visto perché, ma in particolare a causa della tempistica e dei costi.

Il semi interrimento non solo impedirebbe la cesura nel cuore del quartiere causata dalla chiusura del passaggio a livello di via Recastello, con la conseguente eliminazione della percorribilità della strada, appesantita da barriere fonoassorbenti alte 7 metri per una lunghezza di 600 metri, ma ricucirebbe il quartiere con una copertura di raccordo. Ciò permetterebbe l'interconnessione tra i residenti e i servizi verso Borgo Palazzo, dove ci sono la scuola elementare, la scuola media, la banca, il supermercato, il centro anziani e viceversa verso il centro di Boccaleone, dove ci sono la scuola elementare, due scuole materne, l'asilo nido, la biblioteca, la parrocchia, l'oratorio e le poste.

Riguardo ai costi, poiché Boccaleone non avrebbe più la necessità di passerelle, sottopassi - ne sono stati ipotizzati cinque - costose barriere fonoassorbenti, ciò comporterebbe un risparmio economico che potrebbe essere utilizzabile per il nuovo progetto. Le cifre sono importanti. Io faccio l'esempio del progetto Legami Urbani per il quale è prevista la cifra di un milione di euro, dico un milione di euro, per la passerella che pure è brutta a cui si aggiungono altri 500.000 euro da parte del Comune. Chiedo di poter finire la lettura con un attimo di tempo in più.

La passerella non è stata più costruita, il capitale è stato, si suppone, congelato e allora questo risparmio si potrebbe impiegare per un effettivo legame urbano, dicevo il nome è proprio un programma, un legame

urbano di Boccaleone, determinato dalla creazione del suddetto seminterrato, la cui copertura servirebbe da collegamento interno.

La soluzione proposta, vista nella sua globalità, permetterebbe tra l'altro l'importantissimo risultato di mantenere in funzione la via Lunga che a tempo suo era stata studiata come collegamento lineare tra Bergamo e Seriate sia di via Recastello a raso che è l'unica via carrabile che collega le due frazioni di Boccaleone.

Non dimentichiamo che la scelta di cui stiamo parlando ha il valore aggiunto di salvaguardare la sicurezza dei cittadini, tema a cui tengo molto, che evitano volentieri i sottopassi a causa della presenza supposta, ma comunque nella realtà spesso è così, di consumatori di droga, spacciatori, microcriminalità. Del resto questa insicurezza non è soltanto percepita dall'esperienza quotidiana, ma anche da studi specialistici in urbanistica.

Quindi, considerato che il finanziamento dell'opera non gode più di fondi collegati all'evento delle Olimpiadi, qui poi spiegherò in maniera più precisa, il contributo del PNRR sicuro riguarda la stazione per 56 milioni di euro e la ferrovia viene invece finanziata dallo Stato italiano e non ha vincoli legati alla tempistica e in più un'opera come il collegamento Orio-Bergamo dal costo iniziale di 170 milioni, che ha un grande impatto sulla città e potrebbe portare vantaggi, ma anche purtroppo danni irreversibili, ed è un'opera che va pensata con la massima ponderazione e non varata dietro la spinta dell'urgenza, dietro tutte queste considerazioni, c'è l'invito all'Amministrazione innanzitutto a proporre nelle sedi istituzionali la soluzione di un interrimento della linea ferroviaria all'altezza di via Lunga - essendo degli ottimisti pensiamo che una soluzione ci sia. È stato fatto anche un tunnel sotto la Manica - in sostituzione del viadotto previsto nel progetto definitivo in essere. No, allora questa è quella di via Lunga. A spendersi a favore della soluzione di un semi interrimento della ferrovia con la creazione di un collegamento soprastante in zona via Recastello della lunghezza di circa 300 metri, ossia dall'attuale passerella fino al passaggio a livello.

PRESIDENTE:

No, ha già fatto due minuti in più, mi scusi, adesso non è che posso dare... Abbia pazienza.

Ora do la parola alla consigliera Ruzzini per presentare l'ordine 5 collegato. Chiedo cortesemente se riuscite a stare nei tempi.

CONSIGLIERA RUZZINI:

Inizialmente con la maggioranza si era pensato di presentare un unico ordine del giorno a descrizione un po' della nostra visione riguardo le opere di cui si parla questa sera. Tuttavia, abbiamo ritenuto opportuno presentare anche un ordine del giorno a parte dedicato all'opera del collegamento del treno per Orio, perché riteniamo che quest'opera sia di particolare rilevanza e importanza in questa sede.

Il progetto del treno per Orio ha interrogato fin dall'inizio del suo iter progettuale la politica locale, la cittadinanza circa i benefici che l'opera porterebbe a livello territoriale e regionale, ma anche riguardo

l'impatto che l'infrastruttura avrebbe sul territorio. Il Comune di Bergamo, già in sede di osservazioni al procedimento di VIA, che non è ancora concluso perché mancano le espressioni formali del MITE, ha evidenziato una serie di criticità in merito al progetto attualmente in iter. In particolare è stata posta l'attenzione sull'effetto di cesura completa che genererebbe la chiusura del passaggio a livello di Pizzo Recastello, sull'impatto delle barriere fonoassorbenti e sul rilevante impatto del rilevato ferroviario progettato per scavalcare la via Lunga, come già ben descritto anche dall'assessore, sulla necessità di coordinare quindi al meglio la fase di cantiere e realizzare quindi con i tempi coordinati le diverse alternative viabilistiche.

Le osservazioni che il Comune ha fatto insieme anche ai cittadini, insieme alle associazioni ambientaliste, ogni organismo ha potuto porre delle questioni, delle osservazioni, le osservazioni del Comune, ricordiamolo, in sede di VIA non sono vincolanti, come già ben esposto, ma forniscono comunque un contributo concreto per migliorare questo progetto in iter. Diversamente, gli enti a livello superiore hanno effettivi poteri di condizionamento del progetto, di conseguenza è per questo che con questo ordine del giorno noi vogliamo impegnare il Sindaco e la Giunta ad interloquire con gli organismi superiori, non perché ci sia un problema di appartenenze differenti, ma perché oggettivamente la voce in capitolo è chiaro che è maggiore.

Rilevato che comunque il Comune ha, come si diceva prima, promosso questa interlocuzione preziosa tra RFI e i comitati, organizzando questo incontro a settembre del 2021, alla presenza anche dell'assessore regionale Terzi, si è evinto che da questo incontro gli esiti non sono stati così positivi, anche parlando nell'arco di questi mesi con i comitati hanno riferito comunque di una interlocuzione preziosa perché RFI si è reso conto comunque della preparazione dello studio fatto anche dai cittadini, dei comitati dei quartieri di Boccaleone che si sono spesi con competenza rispetto alle proposte avanzate, ma anche della non realizzabilità rispetto all'interramento, come detto prima, ma anche del semi interrimento, per una questione di fondi, quindi una questione economica, ed una questione di tempistica. Il progetto, infatti, è vincolato e all'opera per le Olimpiadi, e su questo a questo punto sarebbe utile anche avere una documentazione per cui si possa vedere nero su bianco - noi abbiamo cercato questo decreto interministeriale 564 in cui c'è un finanziamento già programmato, secondo il comitato di quartiere, invece, questo è un tema ancora da sviscerare - e il tema del PNRR, per cui c'è questo vincolo temporale anche per novembre 2026.

Precisato che la Regione Lombardia, tramite le parole dell'assessore Terzi, ha in prima battuta chiuso ad ogni possibile miglioria del progetto ferroviario anche pubblicamente in un'intervista a Bergamo News del 19 gennaio, in cui dice "irrealizzabile il treno per Orio interrato. Ora la priorità è finire in tempo", e appunto con l'interlocuzione che abbiamo avviato in questi mesi anche con il gruppo PD, come segreteria, circolo Langer, anche per capire che recentemente al comitato purtroppo ha dato la stessa risposta, per cui se la risposta è picche noi, comunque sia, ci proviamo anche questa sera a vedere altri spiragli ed altre visioni. Successivamente Regione Lombardia, nel suo parere formale alla VIA, ha sposato sostanzialmente quelle che sono state le osservazioni del Comune, su cui non mi dilungo perché sono state già espresse.

Dato che in sede di prima riunione di conferenza dei servizi che è avvenuta pochi mesi fa il Comune di Bergamo ha richiamato le richieste di migliorie già espresse in sede di VIA, mentre gli altri enti locali si sono limitati ad interventi di carattere tecnico, in particolare la Provincia ha espresso tramite le parole del consigliere Prevedini parere favorevole al soggetto in iter, cioè anche se il progetto in iter di fatto è stato già

in qualche modo modificato anche se informalmente da RFI già c'è stato questo parere positivo, mentre il Comune ha tenuto a precisare le osservazioni che erano già poste precedentemente.

Il Consiglio comunale, in virtù di tutto questo, impegna il Sindaco e la giunta a questo punto a riproporre in sede di conferenza dei servizi e nell'interlocuzione con i Ministeri, con la Regione Lombardia e con RFI le richieste di migliorie già avanzate in sede di VIA per la realizzazione del sottopasso ciclopedonale, la realizzazione a raso del tratto ferroviario, la richiesta di un'alternativa viabilità per la via Lunga, a realizzare in futuro la fermata a servizio della fiera, a rivedere le barriere fonoassorbenti e tutto quanto è già protocollato come osservazione del Comune. Ma attenzione anche a sollecitare, qui ci teniamo particolarmente perché pensiamo che questo sia un tema assolutamente condiviso in questo Consiglio comunale, gli enti di livello superiore, quindi i Ministeri, la Regione Lombardia, i progettisti, RFI, ad aggiornare tempestivamente il Comune sulla possibilità e sulla fattibilità di ulteriori e diverse migliorie progettuali, allo scopo di minimizzare l'impatto del progetto.

Non voglio fare polemica con Rovetta, ma qui non c'è nessun Ponzio Pilato che si lava le mani, qui c'è un Comune che è ben felice di valutare se ci sono altre possibilità nei tempi e nei modi e sul piano della fattibilità economica se si può portare a casa una miglioria ulteriore per il territorio.

Quali sono i Ministeri, oltre a Regione Lombardia? Abbiamo il Ministro delle infrastrutture mobilità sostenibile, il Viceministro è della Lega tra l'altro, per cui comunque sia anche persona con cui sicuramente c'è già un'interlocuzione da parte dei consiglieri che hanno proposto questo Consiglio straordinario questa sera, il Viceministro del MITE, quindi l'anima politica del Ministero della transizione ecologica è Gava, è sempre della Lega. Ci metterei anche Giorgetti che è il Ministro dello sviluppo economico. Io credo che se tutti insieme questa sera andiamo a sollecitare gli enti di livello superiore, deleghiamo il Sindaco e la Giunta a fare questo ulteriore passaggio per portare a casa ulteriori migliorie, penso che si possa andare a concordare perlomeno la possibilità di sederci ad un tavolo e capire tra questi soggetti, se tra questi attori si possa davvero andare ad apportare una miglioria ulteriore e quindi a riferire al Consiglio comunale e ai cittadini l'esito di queste interlocuzioni, proseguendo in parallelo il confronto con i cittadini, le reti e i comitati unitamente a RFI e a Regione Lombardia.

Io auspico che questa interlocuzione davvero prosegua e la partita con Angeloni che ha fatto 197 colloqui a Boccaleone, c'è stata poi un'interlocuzione fitta comunque anche con il gruppo del PD, penso anche con gli altri gruppi, con il Comune, quindi spero che, a seguito di questo odg, possa esserci un proseguo.

PRESIDENTE:

Grazie consigliera Ruzzini. Ora apro il dibattito su questo terzo punto. Do la parola al consigliere Ceci.

CONSIGLIERE CECI:

Io ritengo che questo Consiglio comunale, di fronte a una problematica così importante, sia per quanto riguarda il quartiere, quindi la tutela del quartiere, sia per quanto riguarda anche l'importanza dell'opera, non

si possa e non si debba in ogni caso dividere, in quanto un ordine del giorno che ha l'obiettivo di salvaguardare e ottenere quello che a voce di tutti i consiglieri comunali si vuole ottenere, anche a voce dell'assessore, un Consiglio comunale dovrebbe secondo me rafforzare e unirsi proprio perché non dico l'avversario, ma il competitor è di quelli pesanti, nel senso che Ferrovie dello Stato, RFI e comunque tutto questo mondo si fa fatica a muovere questo mondo, questi soggetti. L'ha detto anche il Sindaco l'ultima volta.

Confrontandomi col quartiere e anche ascoltando questo Consiglio comunale, ho visto che alla fine le quattro cose imprescindibili sulle quali sembriamo tutti d'accordo sono fondamentalmente l'idea di quel chilometro e mezzo in trincea per arrivare comunque al passaggio di via Recastello in modo tale che non si crei una cesura, e quindi resti il passaggio comunque esistente, quindi a salvaguardia di questa unione tra i due quartieri, quindi un primo pezzo in trincea, se non si riesce a raso perché è un progetto troppo invadente, se non si riesce a interrare per le spiegazioni che ci ha dato l'assessore, il passaggio in trincea permette di tenere aperto via Recastello e quindi salvaguardare questo passante.

Stiamo aspettando da anni un secondo passante che dovrebbe essere quello tra via Rovelli e via Lunga, che va a sfiorare poi la fiera e il quarto oggetto del desiderio è la fermata alla fiera.

Quindi non mi sembra di aver notato particolari scostamenti da parte di questo Consiglio e queste quattro richieste mi sembra che siano assolutamente imprescindibili. Certo, come ho detto prima, i costi possono in qualche modo aumentare, ma l'obiettivo, cioè arrivare con un treno a percorrenze di un quarto d'ora, venti minuti all'interno dell'aeroporto, di unire l'aeroporto di Bergamo in un sistema ferroviario TPL che legghi Linate con Malpensa val bene qualche riflessione e una richiesta forte di queste quattro opere.

Voglio ricordare che per esempio a Treviglio, lungo la frazione Geromina, in un chilometro e mezzo sono riusciti a fare tre sottopassi dei binari, quindi non mi sembra troppo complicato trovare delle soluzioni che il quartiere sta chiedendo da anni, anni e anni con questi quattro interventi che non dovrebbero dividere ma dovrebbero secondo me unire il Consiglio comunale, quindi tenendo d'occhio le scadenze, sia per quanto riguarda il finanziamento sia per quanto riguarda gli obiettivi.

Quindi l'idea è quella di cercare di - su 4-5 punti - unificare le richieste e vedere di uscire da questa lunga seduta del Consiglio, ma molto utile secondo me, con idee chiare e con progetti chiari ma anche con indicazioni chiare a quello che è il nostro competitor che è RFI e Ferrovie dello Stato, che magari vorrebbe un progetto un po' più leggero e magari meno costoso, ma sicuramente più impattante per quanto riguarda i due quartieri interessati.

CONSIGLIERA PECCE:

Il tema è senz'altro molto ampio e basta pensare che ci sono tante osservazioni di cui dovrà tenere conto il parere della commissione di VIA, parere che sarà vincolante per il progetto e, come abbiamo capito, queste 80 osservazioni vanno a sottolineare le criticità che abbiamo già evidenziato, quindi la frattura di Boccaleone, ma anche l'impatto paesaggistico del cavalcavia e l'interferenza con la cintura verde e con l'antica centuriazione, la questione della fermata in fiera e ovviamente le barriere fonoassorbenti, ma anche i problemi legati ai cantieri, alla viabilità, alle interferenze dei sottoservizi, che non è poca cosa.

Due sono i temi fondamentali sostanzialmente, quelli che potrebbero portare un vantaggio alla città: quello del semi interrimento di cui si parlava prima e la fermata alla fiera.

La fermata alla fiera è un tema interessante. RFI sta perseguendo un programma nazionale di collegamento tra gli aeroporti e le stazioni, in certi casi anche ha avuto aspettative di successo di utenti non sempre all'altezza della realtà. Comunque il collegamento di Orio con la stazione si inserisce in questo progetto in funzione anche di un collegamento con Milano. È senz'altro utile però, a mio parere, sembrerebbe masochistico lavorare su una infrastruttura al servizio di Milano, mentre tutti gli effetti collaterali negativi dell'aeroporto ricadono su Bergamo, e mi riferisco all'inquinamento acustico, all'inquinamento dell'aria, alle zone di rischio, alle perdite di valore immobiliare, allo stress dei residenti, eccetera.

D'altra parte il centro fieristico diventa sempre più importante sia a livello nazionale sia a livello internazionale e sarebbe quanto mai utile la fermata del treno che sarebbe, tra l'altro, l'unico servizio metropolitano di cui si è parlato, da un punto di vista concreto sarebbe sicuramente auspicabile e sollecitato poi dallo stesso Comune, come abbiamo visto anche stasera, si accenna anche a un parcheggio di interscambio.

Il Comune dove parla di questa fermata? Innanzitutto nel PGT, nel PUMS e poi nelle citate osservazioni che stasera abbiamo spesso ricordato che sono state portate avanti sulla VIA dove viene continuamente confermato l'interesse per la fermata. È ancora ritenuto un obiettivo anche nella delibera di Giunta del 27 gennaio di quest'anno che blocca l'intervento di Fiera Nuova parco Boccaleone, perché non coerente con la scheda del PGT, ma dichiara ancora l'interesse per la fermata della fiera. C'è stato qualcuno che ha detto che la fermata della Montello-Ponte San Pietro, la fermata di Seriate che è stata spostata potrebbe essere utile anche per la fiera, ma non è proprio così. Innanzitutto gli utenti sarebbero quelli del vicino territorio provinciale, non sarebbero molto vicine alla fiera e invece da Orio arriverebbe un pubblico internazionale e magari anche nuove persone, nuovo pubblico sollecitato dalla facilità di accesso con un mezzo ferroviario rapido e magari anche stimolato da un'opportuna pubblicità del programma della fiera stessa attuata nello stesso aeroporto.

Questa fermata metropolitana potrebbe avere a fianco anche un parcheggio di attestamento. Del resto tutto è stato auspicato nel PGT e pensiamo che questo potrebbe essere sicuramente un valore aggiunto e una promozione del quartiere di Boccaleone, oltre che per tutta la città.

Nel progetto definitivo Orio-Bergamo la fermata non c'è. Io personalmente sono dell'idea che bisognerebbe insistere per farla subito, perché altrimenti andremo alle calende greche ma se davvero i costi e i tempi sono insormontabili almeno bisogna fare in modo che il progetto definitivo presenti delle condizioni favorevoli e non ostative della sua futura realizzazione. L'abbiamo mi sembra confermato tutti stasera, mi fa piacere perché è una condizione sine qua non per essere coerenti come Amministrazione.

Per quanto riguarda il semi interrimento, le obiezioni delle spese, dei tempi, dello stato avanzato del progetto perlomeno sono opinabili. Non abbiamo ancora capito quanto potrebbe costare davvero di più l'opera, quale potrebbe essere la compensazione per quelle opere che non sono più necessarie, per esempio i vari sottopassi pedonali e viari, la passerella, il rondò, le nuove vie di connessione, le barriere costose trasparenti che dovrebbero sostituire quelle di cemento che già costano due milioni di euro.

Il computo metrico di partenza, questo è un particolare, non è chiaro anche perché si parla di 170 milioni, ma sommando i 110 milioni delle opere più l'IVA, più gli 8 milioni del costo del progetto, si arriva a 130

milioni e degli altri 40 non si capisce bene. Forse si potrebbe trovare qualche stanziamento nelle pieghe di questi conti.

Per quanto riguarda i tempi, ci auguriamo tutti di poter completare l'opera per le Olimpiadi, anche se le Olimpiadi durano quindici giorni e la ferrovia invece è per sempre. Però non ci auguriamo di forzare la mano per poi creare un disastro e poi siamo sicuri di non essere già in ritardo? Abbiamo detto che il parere del MITE non è ancora arrivato, i sottoservizi vanno adeguati in quanto il progetto verrà modificato, e sicuramente un po' verrà modificato, e bisognerà adeguarsi alle nuove disposizioni e osservazioni.

La commissione straordinaria Vera Fiorani vuole agire d'urgenza, ma noi chiediamo attenzione ai problemi reali e il tempo, tutto il tempo che ci vuole. Per quanto riguarda l'iter c'è ancora tutto lo spazio per intervenire sostenendo le osservazioni. Non è troppo tardi, basta volerlo.

Per quanto riguarda, scusate, i tempi, stavo anche riflettendo sul fatto che i lavori avrebbero dovuto iniziare nel settembre 2021 e finire nell'agosto 2025 per il collaudo. Quindi dato che siamo a marzo del 2022 siamo già in ritardo, quindi facciamo anche questo ragionamento.

I rappresentanti istituzionali parlano di progetto che rispetti il territorio, che sia congruo con la vita del territorio e accettato dai cittadini e dobbiamo lavorare perché sia così perché queste non siano solo delle frasi di circostanza che naufragano miseramente di fronte alla volontà di fare presto, ma non fare bene.

CONSIGLIERE ROVETTA:

Sarò brevissimo perché è tardi e vedo che la Giunta è molto interessata, tranne uno stoico assessore, forse due, per cui sono molto interessati a quello che la minoranza ha da dire sulla questione. Pazienza. Bravissimi, sì, sì, ma quale sarebbe il problema, Conti, non posso dire quello che penso?

Questo è un progetto che sicuramente ha un impatto, è un'infrastruttura che ha sicuramente un impatto importante sul territorio. Ci sono evidenti criticità in merito al progetto la chiusura del passaggio a livello in via Castello, le barriere fonoassorbenti, lo scavalco di via Lunga, problemi di viabilità annessi e connessi a tale opera, sicché ci si auspica che sicuramente il Comune prenda coscienza e intervenga, o meglio avrebbe dovuto forse intervenire dall'inizio, quantomeno in questa fase, come sembra che stia facendo per cercare di tutelare il territorio e gli abitanti del quartiere.

Il Ministero della Transizione ecologica risulta favorevole al semi interrimento. Così come all'eliminazione del sovrappasso di via Lunga con un collegamento alla realizzanda forse progettuale galleria già prevista, e anche l'abbassamento in trincea della via delle Valli con la ferrovia interrata.

Sicuramente il semi interrimento della ferrovia con la creazione di un collegamento soprastante la zona di Recastello della larghezza di circa 300 metri unirebbe, sicuramente contribuirebbe ad unire questo quartiere che francamente da quest'opera viene veramente tagliato in due e anche la strada, il percorso che esponeva in maniera molto precisa l'assessore Zenoni nella zona della fiera lascia a mio avviso il tempo che trova, nel senso che un abitante da una parte del quartiere per andare dall'altra parte deve mettersi in macchina, e altro che percorsi ciclopedonali, che stasera ridondano in tutti gli ordini del giorno, come se Bergamo ci si andasse in bicicletta, stile Ferrara o quant'altro, dovrà poi l'abitante fare un giro pazzesco per

andare dall'altra parte. Per cui si chiede sicuramente a parte ciò che è esposto in maniera esaustiva dalla collega Pecce nell'ordine del giorno che comunque il Comune faccia qualcosa per il bene del quartiere.

CONSIGLIERE CARRARA:

Partirò citando in aula quello che è stato il motto dei comitati di quartiere su quest'opera e che fino a qualche ora fa erano in Porta Nuova a portare la loro testimonianza e la loro opinione su questo tema: treno sì, ma non così.

Treno sì, perché penso che avere un collegamento ferroviario che unisca e colleghi l'aeroporto di Orio alla stazione di Bergamo e da qui alla stazione di Milano sia un'opera strategica e importante per lo sviluppo dei nostri territori, soprattutto da quando l'aeroporto di Orio è diventato uno degli aeroporti più importanti d'Italia. Non così però, perché ad oggi, eccezione fatta di qualche breve accenno da parte dell'assessore e dei pezzi comparsi sulla stampa locale, non abbiamo poi mai effettivamente avuto modo di approfondire la questione in maniera seria riguardo il progetto quindi fare una discussione seria e partecipata su quelle che sono tutte le criticità che il progetto porterà in fase di realizzazione. Infatti RFI, quale committente, si è incaricata di redigere il progetto che è costato 8 milioni di euro e lo ha fatto seguendo le proprie logiche legate ai costi, alle strutture e all'utilizzo delle stesse, presentando il progetto definitivo nell'ottobre del 2020. Ad oggi non ci risulta ancora che l'Amministrazione nel suo ruolo abbia preventivamente indicato le priorità sul territorio come necessità e come preservamento delle caratteristiche dell'ambiente dal punto di vista naturale, sociale, urbanistico e di connessione nell'ambito dell'impatto di una linea ferroviaria che si inserisce sul territorio come una cesura. L'unico documento che è stato prodotto dal Comune di Bergamo consiste infatti nelle osservazioni in ambito di procedimento di VIA rispetto al progetto. Di particolare rilevanza l'osservazione riguardante il viadotto sopra via Lunga, cui si sostituirebbe un passaggio a raso con una sequela di conseguenze a livello viabilistico di grande impatto negativo sulla mobilità perché vengono proposte da una parte la chiusura e la creazione di nuove vie alternative, un nuovo sottopasso e due rondò. Questa soluzione porterebbe anche alla perdita di suolo e di verde urbano.

Ad oggi quindi non siamo totalmente convinti di quest'opera e mi dispiace che oggi il Sindaco Gori non abbia potuto partecipare a questa seduta perché sarebbe stato prezioso averlo qui, anche se sono sicuro che ci sta ascoltando da casa. Così come propongono anche le diverse realtà e i comitati presenti nel quartiere di Boccaleone, dove tra l'altro l'opera avrà maggiore impatto, sono state presentate alcune proposte per la variazione sostanziale del progetto, che tengono conto di una serie di elementi che sono fondamentali per il benessere dei quartieri e della città stessa. Ad esempio, si potrebbe ripensare all'interramento della tratta in questione che eviterebbe di tagliare a metà il quartiere di Boccaleone. Si potrebbe altresì considerare seriamente il fatto che i costi risparmiati dalla costruzione di passerelle, sottopassi, rotatorie potrebbero essere utilizzati per strutturare il progetto del treno in maniera migliore. Quindi, considerato inoltre che il finanziamento dell'opera non gode più di fondi collegati all'evento delle Olimpiadi, come dichiarato anche dalla stessa RFI, il contributo da PNRR riguarda esclusivamente la stazione, la ferrovia viene invece finanziata dallo Stato italiano e quindi non ha vincoli legati alla tempistica.

Per queste motivazioni sarebbe quindi davvero opportuno cercare di rivedere il progetto, coinvolgendo i comitati di quartiere, RFI e tutti i soggetti interessati.

Abbiamo ancora tempo, utilizziamolo per lavorare nel migliore dei modi.

CONSIGLIERE MINUTI:

La premessa che faccio è la stessa che ho fatto durante il primo intervento di questa seduta consigliere sulla BRT, cioè quella che poter parlare oggi di questo intervento così importante in quest'aula sicuramente è una cosa fondamentale. Lo scopo e il modo in cui noi ci avviciniamo questa serata non è quello di trovare ciò che ci divide, quindi la contrapposizione per marcare differenze o per attaccare una parte che non è la nostra, ma è quella di cercare di trovare delle soluzioni e di lanciare dei messaggi che si spera quest'aula possa ricevere e condividere. Dispiace un po' che sia stato deciso di mettere in discussione questo punto sui tre disponibili questa sera per ultimo, visto che come tutti ben sanno poi con l'andare della serata la concentrazione un po' di tutti viene meno, perché penso che questo fosse sicuramente dei tre l'argomento un po' più caldo e importante, non perché gli altri non sono importanti come interventi strutturali, ma perché probabilmente, anzi proprio probabilmente, ritengo che questo sia l'intervento più importante e impattante sulla città. Quindi forse sarebbe stato bello e importante discuterlo per primo.

Ma bando a questo, io credo che, come i miei colleghi hanno sottolineato, quello che abbiamo voluto rappresentare stasera sia chiedendo il Consiglio straordinario, sia presentando l'ordine del giorno a firma di tutte le minoranze - anche qui credo che ci sia un segnale importante, non è l'ordine del giorno esclusivo del centrodestra, ma di tutte le minoranze del Comune di Bergamo - è quello di chiedere un confronto vero su un'opera che riteniamo importante. Quindi non è una contrarietà all'opera in sé, non è una contrarietà che questi gruppi hanno nei confronti del collegamento Bergamo-Orio, non è una posizione ideologica - cosa che questa città ha vissuto in passato, perché facciamo un esempio su tutti, la famosa tangenziale che era stata messa a finanziamento fu poi eliminata dagli interventi di questa città per una questione di tipo ideologico di un gruppo politico che sosteneva la maggioranza che vinse le elezioni - quindi qua non c'è nessun atteggiamento ideologico nei confronti di quest'opera, ma c'è semplicemente una considerazione sull'impatto che quest'opera può avere per la nostra città e per il futuro della vita in particolare di alcuni quartieri di questa città.

Questo è il punto fondamentale su cui noi vogliamo avere, o vorremmo avere, un confronto tra le varie forze di questa città. In qualità di consiglieri comunali, noi possiamo dirlo insieme al collega Nosari essendo una lista civica, ma a noi interessa parlare dell'impatto che ha su questa città e portiamo ciò che i nostri cittadini ci riportano in qualità di consiglieri comunali, quindi nel nostro ruolo di consiglieri comunali della città di Bergamo. Il nostro unico interesse oggi è Bergamo, è il suo futuro, è far sì che vi siano opere sul territorio che portino dei benefici alla comunità che vive su questo territorio e non opere che pur avendo la loro importanza e valenza strategica possano arrecare dei danni, perché alcuni esempi sono sotto gli occhi di tutti. Il più comune, a volte anche citato, è sicuramente quello del rondò all'uscita dell'autostrada, un'opera che fu fatta sfruttando anche lì in parte la possibilità data da un grande evento internazionale, sicuramente un'opera importante, che serviva, ma che fatta come è stata fatta, come tutti noi possiamo constatare tutti i

giorni quotidianamente perché in questa città ci viviamo, è sicuramente un'opera che sicuramente ha portato più problemi che benefici e da allora tutte le amministrazioni che si sono susseguite hanno pensato a come rimediare a quel tipo di intervento che sicuramente è un intervento che ha portato tante problematiche per tutti coloro che in questa città vivono o ci transitano. Non vorremmo che lo stesso succedesse con il collegamento Bergamo-Orio perché questo intervento mi pare palese sia dagli interventi dei colleghi, che dal dibattito che si è scatenato in città, porta con sé delle conseguenze molto importanti e impattanti sul nostro territorio. Sono state elencate da chi mi ha preceduto, ma il fatto che un intero quartiere della città venga praticamente diviso a metà da quest'opera, e ci sia quindi una demarcazione che divida un pezzo di città, credo che solo questo dia il senso di come quest'opera sia impattante.

Sento molto spesso dire giustamente per ante questioni che ci sono nel mondo "abbattiamo ogni muro", ecco, qui non vorrei che si creasse un muro che poi rimanga nei decenni a imperitura memoria come opera sbagliata. Credo che noi abbiamo ancora il tempo e la possibilità di rimediare a questo. È vero che l'opera è finanziata ed è stata progettata non dal Comune di Bergamo, ma non è possibile pensare che qualsiasi opera fatta su questo territorio da qualsiasi ente non trovi o non possa essere in qualche modo indirizzata o in qualche modo rivista senza il consenso di chi ha la responsabilità della gestione di questa città in quanto indicato attraverso delle elezioni democratiche alla guida di questa città. È inimmaginabile perché sopra una comunità territoriale io credo che non si possa mai passare in nessun modo, quindi attraverso tutti gli strumenti sia da un punto di vista legale, sia da un punto di vista amministrativo, ma anche le interlocuzioni con le forze politiche nazionali, con chi sta al governo, con chi anche in qualche modo può interloquire con la parte tecnica di RFI si possa in qualche modo far capire l'importanza di un'opera che oggi è fondamentale, anche perché in altri territori opere di questo tipo - perché si sta parlando al concreto di un interrimento della linea ferroviaria - sono state realizzate. Ci sono esempi in altre città italiane che questa cosa è avvenuta, per cui è una questione di scelte, è questione di interlocuzioni e io credo che quello di stasera debba essere il primo punto che ci porti in qualche modo a ripensare - soprattutto perché oggi sembra che questi tempi per il finanziamento non sono più così stringenti - a far sì che quest'opera venga realizzata, ma venga realizzata in modo tale che sia per questa città un'opportunità, un beneficio, e non qualcosa di cui dovremo rimpiangere la realizzazione.

CONSIGLIERA COTER:

Anche io mi unisco all'osservazione del collega che notava che questo ordine del giorno viene discusso alle 23:00. Non che gli altri fossero meno importanti, ma sicuramente questo è quello che dal punto di vista diciamo della tempistica è quello che necessitava forse di maggiore attenzione.

Io quindi vorrei approfittare di questa rara occasione di confronto per capire alcuni aspetti, anche se non starò a rifare la litania delle problematiche che sono state sollevate, e quindi già ampiamente comprese, sia da parte del comitato sia questa sera dall'opposizione.

Ricordo anche che più di un anno fa avevo presentato un'interrogazione, era fine gennaio del 2021, dove sollevavo alcune delle questioni che comunque si protraggono e di fatto non hanno avuto risposta. Consentitemi la battuta, se un quartiere deve essere di serie B lo si discute alle 23:00 e si va avanti così.

Rimangono... Ah, ecco, mi veniva in mente anche che sicuramente questo non è un quartiere di cui si potrebbe dire che gli interventi infrastrutturali possono anche diventare occasione per avviare processi di riqualificazione urbanistica nelle zone interessate. Il rischio qui è molto alto e tra l'altro da quando ho presentato l'interrogazione l'anno scorso sono state fatte una serie di azioni ben note a tutti in questa aula, attività intraprese dei cittadini, per citarne soltanto una, una petizione con 3.000 firme cartacee, circa 15.000 online, sintomo di un interesse spiccato della cittadinanza rispetto alle problematiche che si sollevano da questo tratto di ferrovia che, badate bene, il Movimento 5 Stelle concorda nel portare avanti però banalmente uno pensa che con 170 milioni di euro tu potresti fare anche un'opera utile per il collegamento infrastrutturale senza spaccare un quartiere.

I cittadini per altro sono stati chiamati a presentare i piani A, B, C, D perché naturalmente, anche se non sempre ascoltati, o comunque ascoltati dopo che le decisioni sono già state prese, sono sempre pronti a rimodularsi.

Velocemente, gli aspetti della mobilità. Ripeto, probabilmente cose già dette e stradette. Viene in mente la via Rosa, per esempio strettissima e di difficile percorrenza. Analisi costi benefici, non c'è ancora chiarezza. Avevamo, quando ho presentato l'interrogazione, l'ipotesi di una passerella che sarebbe stata tolta temporaneamente, adesso non si capisce se sarà rimessa o non sarà rimessa, un milione di euro di finanziamento del bando periferie e i 500 che citavano prima, di cui adesso scusate l'ora tarda, non ricordo, forse messi dal Comune, era interessante capire come saranno riorganizzati a seguito delle decisioni che saranno prese.

I passaggi pedonali i cittadini chiedono dove e come. Stasera sono state date delle risposte, però l'assessore Zenoni li ha anche definiti in un modo divertente dei buchi. Siamo in una zona vicino al Sert - voi sapete e mi conoscete bene, sapete che io non ho mai avallato esagerazioni rispetto a problematiche di droga, drogati, eccetera - effettivamente però questa zona deve essere attenzionata in modo particolare, perché siamo vicino al Sert, siamo in una zona abbastanza difficoltosa per alcuni aspetti. Per cui anche le modalità della costruzione dei sottopassi sono da tenere in considerazione.

Va be', mi son persa. Bene, allora, un attimo che mi riprendo. Ah, le barriere antirumore, va be', io direi che non aggiungerei altro rispetto ai concetti che ho già brevemente espresso in precedenza e tra l'altro mi pare che qualcosa sia anche stato recepito rispetto a quello che già all'epoca avevo proposto sulla trasparenza.

Per quanto poi riguarda le interlocuzioni, quando sento i colleghi di maggioranza dire di essere stati disponibili con i cittadini, sì, questo è vero, però i cittadini lamentano di essere stati ascoltati quando già ormai i tempi per le osservazioni erano scaduti.

Ringrazio chi ha speso il suo tempo per occuparsi di questa problematica che tocca un quartiere tra l'altro a me caro, anche se non ci abito, e ringrazio.

CONSIGLIERA CORBANI:

Io proprio due minuti perché ho pietà di me stessa e degli altri, nel senso che è molto tardi, e poi non voglio neanche ripetere cose che sono state dette e ben dette da altri colleghi. Abbiamo ascoltato

comunque con interesse, è stata una un'occasione per discutere effettivamente in Consiglio, per affrontare alcuni progetti molto importanti, insomma, questi tre progetti molto importanti per la nostra città. Ci sono state queste tre informative molto complete, molto puntuali. È una bella occasione di confronto, eccetera. Arrivati alla fine di questo dibattito, a me è mancato un po', cioè manca un po' nelle cose, insomma, uno sguardo di insieme. Ovviamente c'era la necessità di fare questi approfondimenti, e quindi ben vengano, anche perché non ci sono quartieri di serie A e di serie B. Vorrei sapere quale era il quartiere di serie A, cioè erano tre progetti da affrontare uno dietro l'altro e uno dei tre sarebbe stato l'ultimo. Per forza, insomma, altro modo non c'era.

Io sento un po' la mancanza di uno sguardo d'insieme, una volta che si è fatto lo zoom, magari di dare invece un perimetro più ampio allo sguardo, che abbia come punto di partenza e di arrivo gli interessi, la mobilità, la mobilità, la tutela del territorio dei cittadini di Bergamo e il modo in cui l'insieme di questi progetti, oltre che ciascuno singolarmente, ne trasformano le condizioni, cioè l'insieme di questi progetti con le loro reciproche interferenze, o invece le loro sinergie, cosa che speriamo tutti.

Dico che manca nelle cose non solo per la successione in cui sono stati affrontati ovviamente i progetti, perché era impossibile approfondirli contemporaneamente, ma proprio anche per i fattori che tutti voi avete ricordato, sono progetti diversi che hanno portatori, committenti diversi, governance diverse, nati, sviluppati e finanziati in tempi diversi, per cui io sento un po' questo spezzettamento. Mi piacerebbe, questo è un suggerimento, non perdere questa bussola e in qualche modo ricostruirla.

Oggi si è fatto uno zoom, ma è importante invece – non sono solo una sommatoria di progetti - capire come questi progetti fanno sistema, un sistema che può essere più o meno funzionale o ottimizzato, ottimizzabile.

Era solo questo, che alla fine di questi approfondimenti necessari però sento ancora di più la necessità di questo rafforzamento di una prospettiva più ampia, credo che mantenerla darebbe anche forza al Comune nel momento in cui si batte, perché non è vero che non lo fa, per far valere le priorità dei bisogni della città e dei cittadini, per ottenere modifiche migliorative dei progetti in sede decisionale di cui non ha il controllo.

A questo stesso obiettivo mi pare che possa concorrere anche l'intensificazione del confronto e della collaborazione con altri enti locali, altri comuni interessati dai progetti e possa concorrere anche il proseguire e il coltivare ancora il vivo confronto con le reti di quartiere, i comitati e con l'intelligenza diffusa locale che del territorio ha una minuta conoscenza e un vero amore.

Poi certo il confronto qualche volta può essere acceso, ma è necessario e fertile. Ha già dimostrato di essere fertile e del resto se si cercassero cose facili in tutto verrebbe in mente di impegnarsi fuorché nel governo di una città.

CONSIGLIERE FACOETTI:

Non voglio assolutamente ripetermi, quello che hanno detto già i colleghi è esaustivo. L'unico punto che mi sembra che quasi nessuno ha toccato, probabilmente forse l'assessore all'inizio, era il tema anche qua in questo progetto dove la soluzione del sottopasso viene fatto un po' più spostato in via Rovelli, però, anche in questo caso, come nel progetto del raddoppio della Ponte-Montello, l'iter procedurale e l'esecuzione di

questo sottopasso è staccato da questo iter procedurale del collegamento Bergamo-Orio. Quindi ci vorrà attenzione da parte del Comune e insistere con RFI di verificare questa procedura e di inserirla tempestivamente perché il rischio è di trovarsi un quartiere, fatto salvo tutte le soluzioni che sono state proposte dai convenuti stasera, che il quartiere non si trovi isolato, cioè di avere magari iniziati i lavori del raddoppio della Montello per Orio e trovarsi con il quartiere che non ha ancora realizzato il sottopasso dall'altra parte.

Poi l'altro aspetto che volevo sottolineare, ma forse è abbastanza emblematico dell'approccio che è stato fatto dalla maggioranza su questi temi, in particolare anche su quello del collegamento per Orio, cioè un punto, il punto due del deliberato dell'ordine del giorno della maggioranza, dove si dice di sollecitare gli enti di livello superiore Ministeri, Regione Lombardia e progettisti ad aggiornare tempestivamente il Comune sulla possibilità e sulla fattibilità di ulteriori diverse migliorie progettuali allo scopo di minimizzare l'impatto del progetto. Ma è proprio questo il concetto, cioè la procedura prevede che RFI, che è il soggetto proponente, propone un progetto e lo fa proprio, quindi sicuramente ci crede, e sta agli enti preposti, tra cui in primis il Comune, analizzare il progetto e fare delle osservazioni. Cioè non è che si ribaltano le cose che il soggetto proponente deve lui proporre ai soggetti interessati, in primis il soggetto territoriale, delle modifiche. È il Comune che deve, attraverso i propri uffici, attraverso magari i suggerimenti dei comitati dei cittadini, fare ulteriori proposte progettuali. Quindi è un po' questo, secondo me, l'equivoco che è corso, nel senso che il Comune deve sforzarsi probabilmente di più se ritiene che ci siano altre migliorie progettuali da fare, non affidarsi sostanzialmente ai proponenti, è ovvio che ai proponenti va bene il progetto che hanno proposto.

CONSIGLIERA RUZZINI:

Io colgo l'occasione e seguo l'onda così, lanciata da Corbani, ma anche da Facchetti prima.

Non necessariamente si deve uscire in maniera, così, contrapposta da questo Consiglio comunale. Io credo che in questo ordine del giorno ci siano bene espresse tutte le osservazioni che il Comune ha fatto e se vengono riproposte in questo odg è perché di fatto non sono state ancora formalmente approvate. Sono state condivise di fatto dalla Regione, ma ancora non hanno avuto un seguito reale e formale da parte dei progettisti. Inoltre, c'è un'apertura rispetto ad ulteriori e diverse migliorie progettuali. Il fatto che il Comune abbia favorito l'interlocuzione tra RFI e i comitati che è l'organismo comunque che ha maggiormente studiato e apportato comunque delle osservazioni differenti, questo ovviamente denota un'apertura in questo senso.

È chiaro che se di fronte a questa interlocuzione c'è stato un no secco da parte di RFI e da parte anche della Regione Lombardia, che, come scriveva prima Terzi, l'importante è finire, finire alla svelta, è chiaro che la posizione del Comune può essere soltanto una posizione e di portare ulteriori osservazioni e di cucitura, di ricucitura tra queste parti.

Quindi io penso che quello che possiamo fare noi stasera è quello probabilmente di dare un peso politico a questo Consiglio comunale, per cui dare anche un segnale alla cittadinanza che è quello di dire noi siamo tutti dalla parte della città che vuole un'opera efficiente ed efficace e che sia il meno impattante possibile. A questo punto dare il peso politico di un ordine del giorno il più possibile condiviso, sottoscritto da maggioranza e minoranza, in cui non si entra nei tecnicismi, perché io, francamente, da farmacista, altri

fanno altri mestieri, rispetto all'entrare sul metro della barriera, piuttosto che i 300 metri della zona di via Recastello io non credo che questa sia la sede, io penso che sia la sede politica, invece, per andare a delineare quella che è una visione di apertura il più possibile di vicinanza rispetto alle istanze espresse dai cittadini. Per cui il chiedere, il sollecitare gli enti a livello superiore, i progettisti di aggiornare sulla possibilità, sulla fattibilità di ulteriori diverse migliorie, non è diteci quali migliorie fare perché le migliorie sono state espresse a più livelli, citavate bene il Ministero della cultura, piuttosto che le associazioni ambientaliste, le osservazioni del Comune, quindi qui ci sono state una serie di osservazioni che, ahimè, ad oggi non sono state recepite.

Quindi questa apertura io credo che avrebbe un peso politico molto importante se venisse sottoscritta da maggioranze e minoranze. Spero davvero che le minoranze non perdano questa occasione di essere concordi rispetto al dare uno strumento in più alla cittadinanza per ottenere un'opera efficace, efficiente e col minor impatto possibile.

(Esce dall'aula il consigliere Paganoni, sono presenti n. 26 consiglieri).

CONSIGLIERE TREMAGLIA:

Tre cose, perché l'ora è veramente impegnativa. La prima: anch'io come i colleghi sono convinto che il collegamento ferroviario tra Bergamo, tra la stazione di Bergamo e l'aeroporto di Orio al Serio sia strategico, ma il ma è questo: io non ho seguito ovviamente tutti i passaggi come ha fatto l'Amministrazione, io penso che sia chiarissimo perché da un punto di vista nazionale e regionale l'infrastruttura sia strategica, è evidente che lo può essere anche per il livello locale se, e da questo punto di vista, ripeto, è più una domanda che un'osservazione, Regione, Ministero o Governo o chi per loro danno, daranno garanzie come noi implicitamente forse pensiamo tutti sul fatto che questo collegamento implicherà poi un investimento importante sul collegamento Bergamo-Milano, Milano-Bergamo.

Quindi questo è un passaggio del quale chiedo, chiederò non per forza stasera, ma, insomma, conto all'Amministrazione e all'assessore sul quale penso che siamo tutti destra, sinistra, progressisti o conservatori concordi, quindi l'infrastruttura è strategica a livello nazionale e regionale purché lo sia anche a livello cittadino occorrono delle garanzie, occorrono dei ragionamenti sul collegamento Bergamo-Milano. Seconda cosa: al netto di tutte le considerazioni e di tutto quello che ci è stato riportato e raccontato questa sera e anche in altre occasioni per lo più a mezzo stampa o a mezzo social dall'Amministrazione, io credo che oggettivamente comunque la si voglia valutare ci sia stata una fallacia forse nella comunicazione e nel coinvolgimento dei territori e dei quartieri. I comitati che abbiamo sentito e che abbiamo contattato in questi mesi, purtroppo aggiungo io, magari, non sono comitati azionati dall'opposizione consiliare, non sono comitati prezzolati, non sono comitati di tesserati o di persone schierate politicamente contro questa Amministrazione che trovano dei pretesti, trovano dei motivi per dichiararsi scontenti o per dichiararsi non coinvolti. Penso che siano persone di tutte le estrazioni politiche, quelle con cui ho avuto a che fare io tra l'altro sono più diverse dalla mia estrazione politica che simili alla mia estrazione politica, ma non ho fatto statistiche, il fatto che si arrivi a questo Consiglio comunale straordinario, il fatto che si sia visto tante volte i

comitati protestare, inscenare le loro giuste e libere manifestazioni di dissenso per - al di là del merito - anche le modalità e il coinvolgimento, credo che siano un oggettivo segnale che qualcosa dal punto di vista della partecipazione non ha funzionato, o non sta funzionando, non è detto che non debba funzionare in futuro io auspico. Anche su questo l'opposizione qualche proposta l'ha fatta per quello che può fare, anche in passato ci siamo espressi tante volte, non riaprirò ora il quadro delle reti sociali, delle reti di quartiere, ma, insomma, evidentemente qualcosa che non ha funzionato c'è. Sta a voi, per il nostro bene come amministrazione, capire cosa, come e quanto.

Ultimo punto è il discorso chiamiamolo più politico che nel merito. Nel merito si sono espressi i miei colleghi doverosamente tutta la sera, e ringrazio anche del lavoro che hanno svolto soprattutto la collega Pecce, ma tutti i colleghi sugli ordini del giorno che abbiamo discusso questa sera. Io penso che al di là dicevo del merito esiste un dato politico che giustamente anche in questi ultimi interventi mi pare sia stato richiamato, cioè io credo che l'occasione - io la rivolto - è un'occasione per capire che se la città dal punto di vista dei suoi rappresentanti locali riesce a trovare un'unità e una coesione in una direzione nulla sia precluso, al netto ovviamente dei limiti tecnici, al netto dei limiti di bilancio, al netto dei limiti che esistono, dei limiti fisici, io penso che se noi cogliessimo, sapessimo cogliere quest'occasione e i prossimi giorni per trovare una linea comune per migliorare un progetto che è oggettivamente invasivo non ci sarebbe grosso ostacolo a far ragionare anche i nostri rappresentanti reciproci rispettivi regionali e nazionali. Io ho sentito dire tante volte questa sera, per gli altri progetti per dire il vero, è un fastidio momentaneo e poi questi non sono fastidi momentanei, queste sono infrastrutture molto pesanti, sono infrastrutture necessarie, come abbiamo detto, ma che rimarranno e quindi non sono fastidi momentanei, sono progetti di lunghissimo tempo, di lunghissima durata, di lunghissimo respiro e che secondo me è giusto richiamare e che non siano pensati o ragionati troppo alla svelta ed è giusto che siano pensati se non in maniera unanimitaria, che è impossibile, ma la più ampia possibile. Allora, ripeto, l'auspicio secondo me realizzabilissimo è quello di trovare una comunità d'intenti, una comunità di miglioramento dei progetti che abbiamo esaminato, di quest'ultimo in particolare che forse è il più invasivo, ripeto, se siamo tutti d'accordo e se troviamo una linea a livello locale, Fratelli d'Italia è presente nel governo regionale, non in quello nazionale, ma tra il Partito Democratico, Lega e tutti gli altri rappresentanti che siedono in questo Consiglio sono convinto che se fossimo uniti non ci sarebbe grosso ostacolo a far ragionare anche i nostri rappresentanti reciproci rispettivi regionali e nazionali.

PRESIDENTE:

Grazie consigliere Tremaglia. Non vedo altre richieste di interventi, quindi chiudo il dibattito. Do la parola all'assessore Zenoni per la replica.

ASSESSORE ZENONI:

Brevemente, spero. Innanzitutto ringrazio i consiglieri che sono intervenuti che mi pare negli interventi hanno argomentato un po' meglio, diciamo così, il tema, pur partendo da un ordine del giorno che verrò a spiegarmi, ritengo comunque a tratti non comprensibile - ovviamente è il mio personale giudizio - e forse farò un intervento un po' più politico di quelli che hanno caratterizzato la serata, almeno nel mio ruolo.

Parto da una considerazione generale che è questa: io penso che il progetto presentato sia sicuramente migliorabile, lo dimostrano le nostre osservazioni. Penso che le nostre osservazioni siano criticabili e migliorabili, e ci mancherebbe altro, quindi nessuna delle mie parole fa riferimento a criticare o contestare le posizioni espresse dai cittadini, espresse dai comitati, espresse dai consiglieri qui presenti, ci mancherebbe altro, il nostro stesso giudizio su queste opere può cambiare, può avere sfumature nel corso del tempo per, come dire, il sopraggiungere di nuovi elementi di valutazione e, aggiungo anche senza particolare timore, che si possono commettere errori, probabilmente potremmo averne commessi anche noi, ma non è questo secondo me il punto centrale di questa serata. Il punto centrale, ed è tutto politico, mi permetto di dire, è che chi governa, il nostro caso è la città, ha credo anche l'onere e l'onore ovviamente, ma anche onere, di provare a conciliare i desiderata con le condizioni reali di realizzazione e fattibilità delle opere.

Questo è un peso, è un fardello che talvolta sarebbe molto più semplice, come dire, seguire alla lettera quelle che sono le istanze che arrivano dal territorio, che arrivano al nostro interno, ma in realtà il lavoro che noi dobbiamo cercare di fare, sapendo di poter anche perdere consenso su alcuni progetti e su alcuni territori, con il tentativo ovviamente poi di spiegarci e di recuperarlo, è quello di conciliare il miglioramento, l'inserimento dei progetti, fattibilità, finanziabilità, tempistiche se ci sono, eccetera, eccetera, eccetera.

A tal proposito una precisazione, perché è stato ripetuto più volte, mi sembra una svista abbastanza evidente, un pezzo del treno è contenuto nel PNRR, è stato ripetuto più volte che ciò non avviene, tant'è vero che la nomina della commissaria discende anche da questa necessità legata proprio all'attuazione di quei fondi. Queste sono le informazioni in nostro possesso. Posso essere smentito, ma non credo esistano elementi per poterlo fare. Sono informazioni che abbiamo nei nostri canali riverificato anche oggi.

Chiusa la parentesi e tornando all'onere, come dicevo, del governare, è lo stesso onere che hanno esercitato alcuni esponenti politici della vostra coalizione politica, è lo stesso onere che io ho letto nelle parole più volte pronunciate dall'assessore regionale Claudia Terzi in diversi incontri che, pure nella sua posizione diversa - adesso non torniamo sul tema Comune-Regione - ha espresso sulle possibilità di modifica di questo progetto in relazione alla sua fattibilità delle parole ben più tranchant, forse, anzi senza forse, di quelle che sono state espresse dal Comune e dello stesso onere che rivestono i vostri rappresentanti a livelli più alti, come possono essere i Ministeri o la provincia o altro ancora. E capisco quella posizione, magari non sono d'accordo, ma la posso capire perché è lo stesso onere che portiamo noi.

Quello che non posso capire, però è che qui questo tema venga risolto con le parole che ho sentito "siamo dei consiglieri comunali", "ci occupiamo del nostro territorio", "portiamo le istanze dei cittadini" come se non aveste un collegamento con queste persone. Allora se davvero la vostra ambizione un giorno, non auguro che accada, è di venire a sedervi qui davanti, io penso che questo atteggiamento non paghi moltissimo, perché dimostra una totale inadeguatezza ad affrontare temi di questo livello alla scala cittadina. Cioè io penso che questa responsabilità vada condivisa anche con gli alti livelli politici a cui appartenete.

Può darsi che nel breve periodo riusciate ad avere un consenso tutto sommato abbastanza facile e anche ad accreditarvi alcune delle battaglie del comitato, ma sul lungo periodo state ponendo un punto di domanda politico sulla vostra capacità di governare secondo me grande come una casa.

VICESINDACO GANDI:

Ritengo il dibattito particolarmente utile. Ho ascoltato con grande attenzione quasi tutti gli interventi, ammetto che in qualche momento la stanchezza ha prevalso e ho dovuto prendere magari qualche secondo di pausa, ma in generale sono stato abbastanza attento perché ognuno di voi ha portato un contributo utile. Ritengo l'ordine del giorno presentato dai consiglieri di centrosinistra particolarmente centrato per più ragioni: fa riferimento senza alcun timore reverenziale alla necessità di dare ascolto, come è stato fatto in più circostanze, è stato ricordato ai cittadini, ai comitati e a chi li rappresenta e a fare quanto è possibile per limitare l'impatto che l'infrastruttura avrà inevitabilmente sulla città in termini di miglorie, ad esempio.

È stato ricordato nell'ordine del giorno come le chiacchiere stiano a zero, perché di tutti i livelli istituzionali citati la né la Provincia, né la Regione hanno formulato osservazioni, o meglio la Regione ha aderito alle osservazioni formulate dal Comune, come bene ha ricordato Stefano Zenoni poc'anzi, ma le osservazioni che almeno quelle che sembrano poter essere accolte ad opera di RFI le ha formulate il Comune, cioè l'Amministrazione comunale che voi state censurando e quindi se ci saranno alcuni elementi di miglioramento rispetto al progetto originario in termini di più sottopassi ciclopedonali, la realizzazione a raso anziché la massicciata - non ci torno - le piste ciclabili, una diversa qualità delle barriere fonoassorbenti non dovremo ringraziare altre istituzioni se non il nostro Comune.

Mi pare invece a tratti poco centrato l'ordine del giorno del centrodestra che fa riferimento ad elementi che qui non trovano corrispondenza dentro l'analisi fatta a suo tempo da RFI sull'eventuale upgrade del progetto. Si fa riferimento, ad esempio, al fatto che ci sarebbe una cesura tra Celadina, Borgo Palazzo e Seriate, cosa che non è perché ci sarà una diversa viabilità, che comunque farà in modo che siano comunque e continuino ad essere collegati i due diversi comuni, seppure in una modalità parzialmente diversa.

Si fa riferimento ad un tratto, addirittura si parla, ho sentito in quest'aula riecheggiare un numero, un chilometro e mezzo di semi interrimento. Nell'ordine del giorno più ragionevolmente si fa riferimento a 600 metri, in realtà nella presentazione fatta a suo tempo da RFI ci si riferisce a 200 metri di semi interrimento possibile, visto che da un lato a fare da barriera c'è la circonvallazione e il sovrappasso.

Si fa riferimento nel vostro odg ad una copertura di raccordo di cui non c'è traccia nelle analisi condotte da RFI. Questo ho cercato di spiegarlo anche ai rappresentanti del comitato, è un'ipotesi che formulate voi, senza calcolare l'impatto di carattere economico che, come potete immaginare, la copertura di raccordo, quindi non un semi interrimento in trincea a cielo aperto che ha le criticità evidenti, ma sormontato da una copertura di raccordo di cui i costi però sono ignoti, ma saranno decine e decine di milioni, tant'è vero che RFI, facendo riferimento alla trincea a cielo aperto, ribadisce con chiarezza che quella non risolverebbe comunque il problema della ricucitura del quartiere, perché rimarrebbe la cesura evidentemente, né quello delle barriere fonoassorbenti. E quindi saremmo a punto a capo.

Infine, il milione e mezzo della passerella. Ma voi credete veramente che sia il milione e mezzo della passerella ove non realizzata, quella inclusa nei Legami Urbani, a dare fiato ai costi molto, molto, molto superiori, che genererebbe un intervento di diverso tenore come quello da voi descritto? A me sembrano elementi che non possono consentirci di prendere in considerazione il vostro ordine del giorno.

Poi mi sorgono un paio di domande finali. Non sono convinto che siamo così d'accordo come qualcuno di voi ha ipotizzato. Che si possa trovare eventualmente una strada comune non lo escludo affatto e anzi lo auspico, ma che le cose dette in quest'aula siano simili mi pare molto difficile, nel merito ho già detto le ragioni, nel metodo per una semplice ragione: la prima cosa che mi chiedo è con quale centrodestra noi stiamo dialogando in quest'aula, se quello dei sottoscrittori dell'ordine del giorno che chiedono di soprassedere, di ponderare i tempi e di attendere chissà quale esito di chissà quale processo o quello di Prevedini che quale delegato della provincia da un ok immediato, senza alcuna osservazione, senza alcuna esitazione al progetto per come originariamente immaginato, oppure se è la Lega di chi ha detto, il centrodestra di chi ha detto "è strategico, ma non siamo convinti", o invece quello dell'assessore Terzi, che anche stasera, mi è stato riferito da più parti, nel corso dell'evento dedicato ai cinquant'anni dell'aeroporto ha elogiato senza alcuna esitazione, senza sollevare alcuna critica l'infrastruttura che collegherà Bergamo a Orio al Serio.

La seconda cosa che mi chiedo, e concludo, è relativa al metodo. Nel senso con chi stiamo dialogando? Nel senso che quello che ho letto è la mera trasposizione anche letterale a tratti di una presa di posizione da parte dei comitati e delle associazioni che adesso si affiancano, il che non è di per sé illegittimo, tutt'altro, ma io credo che il nostro ruolo quali amministratori pubblici non sia quello di prendere un punto di vista e sposarlo integralmente, ma di cercare di mettere insieme, l'ha spiegato molto bene Stefano poco fa, i diversi punti di vista, e i diversi soggetti che nella città stanno, esprimono, cercando di contenerli in una visione potenziale di un futuro che tutti insieme ci rappresenti.

Ricordiamoci, l'ha detto l'assessore all'inizio, che anche questo progetto è incluso tra le priorità indicate dal tavolo per lo sviluppo e la competitività di Bergamo, in cui tutte le istituzioni del territorio sono rappresentate. Mi spiace dovervi tornare, ma è così. Le azioni 1A e 1B fanno riferimento esplicitamente a questa infrastruttura. Abbiamo una responsabilità verso il territorio e il fatto di incrementare enormemente i costi e rischiare di dilatare i tempi - sappiamo che l'infrastruttura è legata sia alle Olimpiadi, sia al PNRR, almeno per 56 milioni in questo secondo caso, e ci impongono la fine entro il 2026 - l'allungamento dei tempi e l'incremento esponenziale dei costi rischia di mettere a rischio, scusate la tautologia, la ripetizione, la realizzazione dell'infrastruttura.

Quindi massima attenzione e ascolto nei confronti delle persone che esprimo legittimi punti di vista e per quanto possibile cercare di affrontare le criticità che l'infrastruttura presenta nell'impatto che ha rispetto al nostro territorio, ma dall'altro mantenere l'autonomia di giudizio, perché siamo amministratori, rappresentiamo tutti e non solo alcuni punti di vista.

Questo è il nostro dovere nel quale io credo e credo che dovremmo proseguire senza esitazioni.

PRESIDENTE:

Grazie vicesindaco. Per dichiarazione di voto? La parola alla consigliera Pecce.

CONSIGLIERA PECCE, per dichiarazione di voto:

Sinceramente essere accusati di piaggeria nei confronti dei comitati mi dà molto fastidio perché la nostra è una convinzione. Se permettete, è una convinzione, lo ripeto, di consiglieri comunali che guardano al loro territorio, che vedono una soluzione così come quella che ci viene presentata oggi come oggi da RFI, una cesura che è una ferita nella città che rimarrà per sempre e l'unico modo per sostituire ad un problema che adesso già c'è perché l'unico modo di comunicare tra le due parti di Boccaleone è la via Recastello e c'è quella bruttissima passerella, bene, quindi oggi c'è già quel problema, sostituire a quel problema, invece, una risoluzione del problema con quella idea che secondo me è geniale di costruire quella specie di passaggio di parco lineare che sarebbe anche dal punto di vista ecologico molto più utile di tutte le altre ciclabili di cui abbiamo parlato.

Quindi attenzione agli errori che segnano da subito e per lungo tempo il territorio di cui prendete tutta la responsabilità. Noi continuiamo a dire che la soluzione dell'internamento all'altezza di via Lunga è quella che ci sembra meglio, che il semi interrimento nella zona di via Recastello è quello che risolve il problema di Boccaleone, che non si possono chiudere e poi cercare tutte le vie alternative, per esempio la via Lunga o comunque chiudere definitivamente la via Recastello e poi chiediamo il tempo perché finora non si è potuti intervenire con delle proposte, con delle discussioni, perché voi avete fatto partire, come spesso è vostro costume, tutto sotto controllo vostro personale, senza un'eccessiva, salvo per certi casi, comunicazione. Sicuramente comunicate molto poco con la minoranza di questo Consiglio e quindi vi prenderete anche tutta la responsabilità di quello che potrebbe essere davvero una iattura.

Per quanto riguarda il finanziamento, si è sentito dire qualcosa circa il PNRR. Voglio chiarire che l'opera è inserita come opera complementare già finanziata, come dite, nella Gazzetta del dicembre 2020 del decreto interministeriale per le Olimpiadi invernali del 2026 con fondi garantiti dal decreto Rilancio. Cosa vuol dire questo? Allora vuol dire che è stato asserito che l'opera è utile per le Olimpiadi, ma non viene pagata con i fondi delle Olimpiadi, non viene praticamente inserito il costo della ferrovia nell'ambito di quei fondi. L'opera è già finanziata e come è già finanziata? Giustamente dal decreto Rilancio. Quanti sono i soldi del decreto Rilancio? 131 milioni. Una volta c'era anche la Cassa depositi e prestiti che adesso non c'è più. Benissimo, ma allora quanti sono i soldi del PNRR? Qui si dice 56.270.000 euro sono stati ricondotti alla missione 1.5, che poi sarebbe la stazione. Ma cosa vuol dire? Che sono detrattati da quei 170? A me risulta una cosa strana, perché 170 milioni, meno 8 milioni, meno 130 milioni fanno 31 milioni. Come è che da una parte la legge di bilancio 2020, il PNRR sono 31 milioni e dall'altra parte sono 56? Non c'è un po' di casino qui? Non c'è, scusate, un po' di disordine? Non bisogna fare dei chiarimenti su questo aspetto?

Quindi ci sono tanti aspetti che riguardano i costi reali delle proposte che si stanno facendo, che vanno fatti anche con il chiarimento di quelli che sono i finanziamenti disponibili e di quelli che sono i conti puliti da

fare, perché qui si sta facendo confusione tra PNRR dei 56 milioni della stazione e il PNRR che invece finanzia la ferrovia vera e propria.

Ci sarebbero tante altre osservazioni da fare, ma a quest'ora sinceramente credo di aver esaurito l'energia.

CONSIGLIERE FACOETTI, per dichiarazione di voto:

Solo un accenno agli spunti, alle sollecitazioni dell'assessore Zenoni un po' su come si devono comportare i consiglieri di minoranza, cioè noi, rispetto a questa posizione, a questo tema delle ferrovie.

Io penso che noi come consiglieri comunali, indipendentemente da quale partito apparteniamo, dobbiamo rispondere ai cittadini di Bergamo. A me questo appello alla disciplina di partito, cioè se l'omologo superiore in Regione è uno della Lega noi ci dobbiamo allineare a quello, cioè mi sembra un ragionamento sinceramente che non capisco e lo trovo anche sinceramente sbagliato. Quando c'è stata l'occasione che eravamo al governo di questa città, io personalmente per difendere gli interessi giusti e corretti di una nostra partecipata che era Bergamo Infrastrutture non ho avuto nessun timore, nessuna remora ad andare in contrasto con l'allora presidente della Provincia; sul tema di Uniacque, sul tema dei rimborsi che dovevano essere fatti alle società patrimoniali, che detenevano il patrimonio, le infrastrutture idriche, c'era una diversa visione di quello che doveva essere dato a Bergamo Infrastrutture, alla fine l'abbiamo spuntata noi del Comune di Bergamo rispetto alle visioni diverse, ma sinceramente io non ho avuto nessun problema ad andare in disaccordo con un rappresentante istituzionale a me, tra virgolette, superiore; era del mio partito ma chi se ne frega, cioè io faccio gli interessi sempre e comunque, in maggioranza o minoranza, faccio gli interessi dei cittadini di Bergamo. Quindi questo tema sinceramente mi tocca poco e credo che tutti gli altri consiglieri di minoranza abbiano fatto lo stesso ragionamento nell'approvare, nello stendere questo ordine del giorno.

Le proposte che il Comune ha fatto di modifica noi le abbiamo valutate insufficienti, molto semplicemente e pensiamo che le proposte che abbiamo steso siano più aderenti alle esigenze dei nostri cittadini e di quei quartieri. Tutto lì. Non ci sono dei grandi calcoli politici, c'è solo la necessità di difendere i cittadini di Bergamo.

CONSIGLIERE TREMAGLIA, per dichiarazione di voto:

Senza voler fare polemica con il collega Facoetti, oramai all'una di notte, io invece credo molto nella disciplina di partito. Credo che i partiti siano luogo e debbano, o meglio dovrebbero in alcuni casi essere luogo di riflessione e di elaborazione e che da questo punto di vista sia necessario ovviamente, auspicato ovviamente che i vari livelli tra di loro parlino, che i vari livelli tra di loro si confrontino, che i vari livelli tra di loro collaborino, poi è legittimo ed è normale che i vari livelli abbiano dei punti di vista differenti. Ed è proprio questo - personalmente io vorrei rispondere su questo - lo spirito con cui io in questi mesi ho interloquito, ho

avuto a che fare con i comitati che si sono occupati e che hanno approfondito i temi di cui abbiamo parlato questa sera.

Vedete, io non penso che la democrazia rappresentativa sia un dato numerico, io penso che la democrazia sia un dato sostanziale innanzitutto e poi c'è un dato di metodo. All'interno del dato di metodo, a me non interessa se tre persone sono favorevoli e due sono contrari o viceversa. Se ci sono tre persone che hanno ragione contro tremila persone che hanno torto per me la democrazia non è dare ragione alle tremila persone che hanno torto, per me la democrazia è trovare gli strumenti per far valere le ragioni delle tre persone che hanno ragione contro le tremila persone che hanno torto.

Allora da questo punto di vista io onestamente non sono andato a vedere quanti voti Fratelli d'Italia, o io ho preso a Boccaleone, o a Curno, o a Ponte San Pietro, o a seconda dei vari temi. Io però ho trovato molto utile, sinceramente, non essendo a mia volta un tecnico, ho trovato molto utile, molto interessante il lavoro che i comitati hanno fatto. In questo caso specifico quello del collegamento Bergamo-Orio al Serio l'ho trovato anche molto circostanziato, molto pertinente. Per questa ragione, non per ragioni numeriche, non per ragioni di appartenenza politica né per ragioni di opportunità, nel senso di opportunismo politico, ho ritenuto di dare seguito a quello che mi veniva raccontato, mi veniva spiegato.

Quindi io ringrazio anche i comitati per il lavoro che hanno fatto, trovo che sia un lavoro utile, trovo che se siamo arrivati questa sera a parlarne per la prima volta in maniera così diffusa e approfondita, sebbene comunque sintetica in Consiglio comunale, un motivo ci sarà ed evidentemente meritava questo approfondimento anche se forse comunque ancora non sufficiente, ma per chiudere di nuovo con una nota non voglio dire di speranza, ma di serietà sì, torno a dire che io credo nella disciplina di partito, io credo nella intersezione positiva dei vari livelli dei partiti e torno a dire che secondo me, a prescindere dai calcoli, a prescindere dagli opportunismi e dalle opportunità politiche, ma nel merito e nei punti di vista che un'amministrazione si deve assumere, la responsabilità che un'amministrazione si deve assumere e che anche i consiglieri di opposizione si devono e si vogliono assumere, torno a dirvi che io sono assolutamente convinto e assolutamente fiducioso che se il livello locale di tutti i partiti coinvolti in questo Consiglio comunale riuscissero a trovare una formulazione ancora migliore, ancora meno invasiva di quella che oggettivamente è presentata oggi ed è oggettivamente invasiva non per Boccaleone, ma per la città, perché Boccaleone non è un'entità astratta rispetto alla città di Bergamo, Boccaleone è un quartiere della città di Bergamo, allora tanto quanto il partito di Bergamo, per me, uomo di partito è un pezzo del partito provinciale, è un pezzo del partito nazionale, altrettanto un quartiere di Bergamo è un pezzo della città di Bergamo, è un pezzo della regione ed è un pezzo della nostra nazione. Allora è giusto ragionare tutti insieme, è giusto andare avanti nella direzione del dialogo e proviamo veramente, secondo me si può, a trovare la formulazione migliore per un progetto che è destinato a cambiare la nostra città per tantissimo tempo e che per questo merita che al di là dei numeri ci si trovi tutti d'accordo, perché se ci si trova tutti d'accordo a livello locale sono convinto che riusciremo a trasferire questo accordo anche agli altri livelli.

CONSIGLIERE AMADDEO, per dichiarazione di voto:

È un po' tardi? Io mi sveglio a quest'ora. No, volevo un po' sdrammatizzare perché abbiamo fatto arrabbiare l'assessore Zenoni, è un uomo così mite, insomma, non si fa. Io volevo un po' partire dalla riflessione della consigliera Monica Corbani che chiedeva come mettere assieme questi tre progetti. Ed è tardi anche per quello. Ed ecco perché abbiamo urgenza. Abbiamo urgenza perché abbiamo la mobilità peggiore d'Italia, forse anche un po' di più, perché è basata solo ed esclusivamente sul trasporto su gomma. Questi progetti, che bene ha fatto la Regione a condividere, a promuovere e a essere committente di questi progetti, e non si può dimenticare questo, vanno nella direzione di rendere più sostenibile il trasporto pubblico verso la città Bergamo più moderna, che deve riuscire a entrare in un circuito di mobilità che arrivi su scala regionale e forse anche di più, perché se parliamo di turismo dobbiamo dire che Orio non è solo il terzo aeroporto d'Italia, è il primo aeroporto low cost. E se parliamo di turismo, e vogliamo parlare di turismo sostenibile, dobbiamo pensare che non possa essere solo su gomma.

Quando mi si parla, e quindi tutti e tre i progetti uniscono la città alla provincia, alla scala regionale e ragionano in questo senso, la T1, la T2, tutti questi, perché sono pensati per il futuro ed è chiaro che qualche contrasto quando si cambiano le cose dopo tanti anni di immobilismo è chiaro che qualcosa... Non calano dall'alto questi progetti, perché sono progetti presentati nel programma di cui tutti sapevano. È un salto di qualità che si cerca di fare in questo senso. E non è questione di fare scarica barile, ma di assumersi la responsabilità e io ne ho vista poca di assunzione di responsabilità oggi nei banchi dell'opposizione dove mi sembra si faccia opposizione, scusate, a voi stessi. Perché la notizia è che quando fate i consiglieri comunali, l'opposizione in questo caso, ascoltate i comitati, cercate di portare consenso, ed è legittimo, quando fate i consiglieri regionali fate tutt'altro, come ha detto l'assessore Zenoni, è ben più dura la posizione dell'assessore Terzi su questa questione. Noi abbiamo cercato di apportare tutte le migliorie possibili e lo faremo ancora anche in accordo con voi, ma la Provincia, la Regione tutti sono andati nella stessa direzione perché vogliono cambiare insieme a noi. Allora mi viene da dire quando si parla di coordinamento, la Regione coordina, probabilmente non vi siete coordinati. Coordinatevi. Perché è questo che manca. Allora è inutile cercare un consenso. Ha ragione Zenoni, anche se io trovo che sia legittimo, però ha ragione Zenoni quando dice che non è certo futuribile pensare di tocchinare i progetti così per far passare più auto alla fine, perché se tu con il BRT, mi riferisco all'altro ordine del giorno, dici no alle corsie preferenziali, no ai parcheggi e allora non lo fai, non lo fai. Non spendi 80 milioni per fare quel progetto per non farlo. È questo il punto.

C'è una mozione in Regione che sulla Montello, e mi riferisco all'altro ordine del giorno, dice delle cose trasparenti che tutto il Consiglio regionale ha approvato e voi non vi siete accorti. È troppo tardi. È questo il punto. È troppo tardi anche per andare da un comitato e dire ci siamo, dovevate farlo prima, ma non potevate farlo perché chi governa la Regione insieme a voi non la pensa come voi. Perché quando si parla di salvare la città, ho sentito dire anche questo, dai danni che questi progetti possono fare non si pensa alle migliaia di auto che stanno entrando adesso in città e che non ci sarebbero più tra dieci anni, tra otto anni, quando questo progetto, questi tre progetti potranno andare in funzione.

Questo mi sembra. Io spero, come dice Tremaglia, che si trovi un accordo comune, però francamente oggi mi è sembrato un po' un teatrino. Ecco, questo volevo dirvi.

CONSIGLIERE MINUTI, per dichiarazione di voto:

Sono un po' dispiaciuto che gli assessori durante le loro repliche abbiano più posto l'attenzione a spiegare a noi consiglieri di minoranza come fare la nostra attività di consigliere, che nel merito del progetto, nel merito della discussione. Sicuramente abbiamo tanto da imparare, almeno io parlo per me stesso, ho tanto da imparare nonostante sia in quest'aula ormai da tredici anni, però penso di non essere l'unico e non solo di quelli che stanno al di qua della barricata, ma anche quelli che stanno di là della barricata.

Credo che ci si dovesse concentrare di più sulla discussione delle osservazioni fatte, sul dibattito che per la prima volta grazie alle opposizioni è approdato in aula, con anche la premessa fatta e che ribadisco non è stato fatto per fare una diatriba politica o di parte, ma per cercare di trovare una sintesi su un progetto che sta qua nella città e invece ho visto purtroppo da parte soprattutto di chi è intervenuto come esponente dell'Amministrazione e della Giunta più un cercare di metterla sullo scontro politico.

È stato ripetuto più volte l'ordine del giorno del centrodestra per ribadire come ci fosse all'interno del centrodestra un non allineamento delle posizioni dei consiglieri comunali di centrodestra rispetto agli altri livelli, scordando che l'ordine del giorno è stato presentato da tutta la minoranza.

Quindi prendo atto che per l'Amministrazione comunale il Movimento 5 Stelle fa parte del centrodestra, però si dovrebbe sentire se anche loro sono concordi. Si è detto che è troppo tardi, che non c'è più tempo, bisognava farlo prima. Io penso che non sia mai troppo tardi, che finché non c'è la parola fine su qualsiasi cosa si possa sempre poter intervenire e noi oggi chiediamo questo, quello di non lasciare questo progetto, non lasciare quest'opera, che vada in una direzione tale su cui credo molti di noi, non solo consiglieri di minoranza, ma anche da alcuni interventi di qualche consigliere della maggioranza, lasci comunque dei dubbi, che lasci dei dubbi all'interno della città, perché non è una questione di singoli quartieri, come ha detto giustamente il collega Tremaglia, ma di tutta la città, perché il singolo quartiere è dentro la città e quindi l'impatto di un'opera si riverbera poi sull'intera città.

Quindi allontanando polemiche e diatribe, vorrei tornare sul progetto, vorrei tornare su quello che è il senso di questo ordine del giorno, con la speranza che ci sia ancora la possibilità di poter invertire la rotta, visto che mi sono stati dati tanti consigli su come fare il consigliere comunale e stasera quando andrò a casa ripenserò a questo per migliorare la mia attività, do anch'io un consiglio, che a volte quando si vanno ad occupare delle posizioni istituzionali a volte le casacche di partito vanno un po' abbandonate e bisogna immergersi in quella che è l'attività e quello che si rappresenta all'interno di questo Consiglio e di quest'aula.

Sono tanti gli esempi che hanno dimostrato questo. Io stesso ne porto uno. Quando ero assessore, feci una causa alla provincia proprio guidata dal centrodestra sul discorso del trasporto scolastico dei ragazzi delle scuole provinciali perché ritenni che fosse giusto farlo e lo facemmo e lo vincemmo perché è una questione che andava a difendere i diritti del Comune di Bergamo e dei propri cittadini.

Quindi a volte quando siamo ministri bisogna avere anche la forza di lasciare un po' le casacche e guardare al bene in primis della città, ed è quello che stasera abbiamo cercato di porre l'attenzione di quest'aula e della città.

CONSIGLIERA RUZZINI, per dichiarazione di voto:

Io ho cercato di limitare la polemica politica perché sinceramente mi pareva davvero più che sensato uscire da quest'aula con una sorta di visione condivisa il più possibile, cercare di far capire alla cittadinanza che c'è un interesse comune e condiviso nel portare a casa un'opera, come dicevamo, il meno impattante possibile. Tuttavia non posso a questo punto non considerare totalmente irricevibile comunque questo modo di questa sera dell'andare a esporre un tema mentre l'assessora Terzi, contestualmente, nello stesso istante, va a dire l'esatto opposto.

Qui non si tratta di opinioni divergenti, qui si tratta di andare a chiedere qualcosa che i rappresentanti regionali invece non vogliono. Di conseguenza se chi ha voce in capitolo, chi ha potere decisionale della stessa parte politica, dice una cosa opposta rispetto a questo, a quanto state chiedendo questa sera, beh, questo è un tema fortemente politico e va affrontato per quello che è. Di conseguenza è chiaro che o i vostri rappresentanti regionali e nazionali non vi ascoltano, oppure state semplicemente cavalcando strumentalmente questa questione a discapito della cittadinanza e di tutti noi perché evidentemente quei no che vi sono stati dati da parte dei vostri rappresentanti nazionali e regionali volete in qualche modo delegare, buttare la palla in tribuna alla Giunta e cercare così, con questa delega, di ottenere delle risposte che non avete potuto ottenere. Ora, ripeto, non è così? Questo appello non è strumentale? La richiesta di questo Consiglio non è strumentale? Benissimo, dimostriamolo votando insieme quello che è un ordine del giorno che non è tecnico perché io francamente, ripeto, non me la sento nemmeno rispetto a quello che dice Tremaglia troviamoci, facciamo un programma e vediamo insieme a un progetto condiviso. Ma chi sono io per decidere se quella palazzina deve essere abbattuta o se bisogna passare a lato dello scolmatore del Morla, piuttosto se la barriera deve essere di sei metri o di quattro? Francamente non è questa la sede. Quindi se si vuole uscire con un'idea condivisa politica per cui questo progetto deve essere il meno impattante possibile, l'ordine del giorno della maggioranza c'è e può essere condiviso, sottoscritto all'unanimità in maniera tale che ci sia un peso politico con cui la Giunta può andare a interloquire con gli organismi di competenza e un peso politico anche per la cittadinanza, che comprende che si è tutti concordi nel cercare di salvaguardare il più possibile la viabilità di Boccaleone. Viceversa è soltanto un atteggiamento strumentale di cui francamente mi dispiaccio.

(Esce dall'aula la consigliera Raineri; al momento della votazione sono presenti n. 25 consiglieri).

Poiché nessun altro chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese l'ordine del giorno collegato presentato dai consiglieri Pecce, Facoetti, Ceci, Tremaglia, Minuti, Coter, Carrara, Ribolla, Stucchi, Rovetta, Nosari, Bianchi contrassegnato con il n. ODG COLL. 2 (N. E0087776 P.G.).

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 10 voti favorevoli (Ceci, Tremaglia, Pecce, Minuti, Bianchi, Carrara, Facoetti, Rovetta, Nosari, Coter), n. 15 voti contrari (Serra, Vergalli, Russo, Milesi, Rota, Amaddeo, Nespoli, Bruni, Zaccarelli, Bottaro, Conti, De Bernardis, Ruzzini, Suardi, Corbani).

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

Poiché nessuno chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese l'ordine del giorno collegato presentato dai consiglieri Ruzzini, Vergalli, Paganoni, Serra, Corbani, Zaccarelli, Amaddeo, Suardi, Bottaro, Raineri, Nespoli, Conti, Milesi, De Bernardis, Russo contrassegnato con il n. ODG COLL. 5 (N. E0087794 P.G.).

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 15 voti favorevoli (Serra, Vergalli, Russo, Milesi, Rota, Amaddeo, Nespoli, Bruni, Zaccarelli, Bottaro, Conti, De Bernardis, Ruzzini, Suardi, Corbani), n. 10 voti contrari (Ceci, Tremaglia, Pecce, Minuti, Bianchi, Carrara, Facchetti, Rovetta, Nosari, Coter).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che il preindicato ordine del giorno collegato è stato approvato a maggioranza di voti.