

Il Presidente propone la trattazione dell'ODG URG 19: "Ordine del giorno urgente presentato dai consiglieri De Bernardis, Raineri, Corbani, Togni, Serra, Coter. Deligios, Conti, Nespoli, Zaccarelli, Suardi, Bottaro, Ruzzini, Riccardi, Vergalli, Paganoni, Milesi, Bruni avente per oggetto: richiesta al Governo di ripristino del Fondo sviluppo delle reti ciclabili urbane nella Legge di Bilancio 2023".

#### CONSIGLIERE DE BERNARDIS:

Innanzitutto volevo sottolineare che mi sarebbe piaciuto che lo potesse presentare la collega Maddalena Raineri, che purtroppo per motivi professionali non è riuscita ad essere al momento presente, perché ha svolto un importantissimo lavoro di sintesi e perché ha messo una grandissima passione all'interno della produzione di questo ordine del giorno.

Sostanzialmente è una richiesta che è giunta da alcune associazioni all'intero Consiglio comunale, soprattutto dalla sezione locale della FIAB e tra le altre anche mi piace citare la Fondazione Michele Scarponi, nata sulla scorta della scomparsa di questo campione del ciclismo a causa di un incidente stradale, si è prodigata negli anni per portare avanti un importante lavoro riguardante la sicurezza e la mobilità sostenibile in generale.

Premesso che il disegno di legge della legge di bilancio 2023 prevede attualmente l'azzeramento del fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane, definanziando i 94.000.000 milioni di euro previsti per gli anni 2020-2024; considerato che il piano generale della mobilità ciclistica 2022-2024, approvato con decreto del ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile il 23 agosto 2022, ha definito per la prima volta nella storia italiana la strategia, gli obiettivi e le azioni per promuovere lo sviluppo della mobilità ciclistica nelle aree urbane metropolitane quale politica nazionale della mobilità dei trasporti, alla cui attuazione erano destinate le risorse ora eliminate. Il target da raggiungere entro il 2024 di aumento del 20% della quota mondiale di spostamenti in bicicletta ed incremento dell'estensione delle infrastrutture ciclabili siano di almeno 32 chilometri su 100 chilometri quadrati in tutti i comuni capoluogo, possono essere conseguiti solo con l'indispensabile concorso anche finanziario dello Stato. Considerato poi che Bergamo è tra le nove città italiane e le cento città totali in sede europea scelte dalla Commissione europea che partecipano alla missione Climate neutrals and Smart Cities, con l'obiettivo di raggiungere la neutralità climatica nel 2030 attraverso azioni che riguarderanno anche la mobilità. Ad oggi molti altri comuni in tutta Italia senza distinzioni politiche - questo è un fatto che mi preme sottolineare dal momento che questa mozione è stata e viene costantemente portata avanti dall'ANCI stessa - hanno presentato e approvato ordini del giorno con la medesima richiesta.

Ricordato che dal dossier "Non è un Paese per bici", pubblicato pochi giorni fa da Clean Cities, FIAT, Kyoto Club, Legambiente, emerge un notevole gap di ciclabilità tra le città italiane e le leader in Europa, per colmare il quale sarebbe necessario quadruplicare i chilometri di percorsi ciclabili per una spesa complessiva di 3,2 miliardi di euro da qui al 2030, attraverso un piano straordinario di promozione della ciclabilità urbana cui destinare 500.000.000 all'anno.

Richiamato che il PUMS del comune di Bergamo assegna alla mobilità ciclistica un ruolo primario, con scelte che inseriscono tra le priorità della politica e della mobilità in ambito urbano, fornendo proposte di azioni di completamento e di una rete di itinerari ciclabili continua sicura e diretta, di servizi a supporto della

mobilità ciclabile, di incentivi alla micro mobilità, di promozione ed educazione per valorizzare una città a misura delle biciclette. Il biciplan, di recente approvazione, conferma questa impostazione, ponendosi il target di migliorare i percorsi ciclabili esistenti e di completare le dorsali previste con ulteriori 23 chilometri di piste ciclabili. Il comune di Bergamo ha approvato il giorno 8 luglio 2019 una mozione di dichiarazione di emergenza climatica ambientale e che nel giugno del 2020 il Comune di Bergamo ha approvato un ordine del giorno relativo a Bergamo zona 30 con l'implicito obiettivo di invertire la logica del passato che identificava le automobili mezzi prevalenti.

Rilevato che gli ultimi eclatanti episodi di violenza stradale e uccisione dei ciclisti - sono già 106 le persone in bicicletta investite e morte sulle strade italiane quest'anno - rendono, se possibile, ancora più evidente la grave situazione di insicurezza stradale per l'utenza ciclistica e pedonale e urgente la messa in campo di un piano di interventi per ridisegnare le strade e introdurre in modo diffuso e continuo i percorsi ciclabili, i dispositivi di moderazione del traffico e della velocità in ambito urbano.

Ritenuto che l'azzeramento delle poche risorse per la ciclabilità urbana è una proposta che impedirebbe alle amministrazioni locali di rendere le città davvero ciclabili e sicure per chi si sposta in bicicletta, una scelta da rivedere nella legge di bilancio durante la fase di discussione parlamentare in un rapporto positivo tra Governo e Parlamento, ripristinando e anzi incrementando i fondi destinati allo sviluppo delle ciclovie urbane, chiede al Sindaco e alla Giunta comunale di farsi parte attiva presso il Governo, il Parlamento e l'ANCI, affinché nell'iter parlamentare di discussione, emendamento e approvazione della legge di bilancio 2023, venga integralmente ripristinato e, se possibile, aumentato il finanziamento del fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane o, in ogni caso, vengano stanziati apposite risorse con sviluppo pluriennale, a partire dal 2023, per sostenere interventi e progetti dei comuni, per ampliare e mettere in sicurezza le reti di ciclovie urbane previste da PUMS e Biciplan, ai sensi della legge n. 2 del 2018.

#### CONSIGLIERE RIBOLLA:

Il tema delle piste ciclabili è senz'altro un tema importante, ove servano, quindi, sicuramente, è stato ricordato, il piano urbano della mobilità del Comune lo prevede, ci sono dei collegamenti che sicuramente sono utili per i ciclisti, al contrario invece delle corsie ciclabili che riteniamo assolutamente pericolose, quindi, è un tema che deve essere affrontato e che certamente merita attenzione anche da parte di questo Consiglio comunale. C'è da dire però, purtroppo, come capita quando le priorità sono tante, è un tema che viene posto in maniera un po' anacronistica, nel senso che prima di tutto l'esame della legge di bilancio in Commissione, ne ho parlato nei giorni scorsi quando ho ricevuto la mail delle associazioni che chiedevano questo ordine del giorno in Consiglio comunale, il riesame in Commissione, dicevo, è sostanzialmente concluso, non è possibile proporre emendamenti; la Commissione chiude l'esame o stanotte o domani, prima cosa dal punto di vista tecnico, quindi è già improponibile poter portare all'attenzione dei parlamentari qualcosa quando l'iter è già chiuso e manca solo l'approvazione in aula.

La seconda cosa, quella diciamo più importante e tematica, sta nel fatto che proprio in questi giorni anche l'assessore Gandi, così come tantissimi altri assessori e sindaci, sono preoccupati, come tutte le famiglie, dei costi energetici e, in particolar modo, energia elettrica e gas. Era sui quotidiani di oggi il fatto che il comune di Bergamo per l'energia elettrica spenderà 5.000.000 di euro in più nel 2023 e che questi fondi si spera

possano essere coperti in parte dalla legge di bilancio. Già negli ultimi mesi dell'anno diversi fondi sono stanziati per gli enti locali, è evidente che la prima priorità per il Governo sia quella di destinare fondi per gli enti locali per coprire il caro energia ed è evidente che i bilanci dei comuni soffrono molto per l'aumento dei costi dell'energia elettrica che non possono essere compressi, se non in minima parte. L'energia elettrica per far funzionare i lampioni e l'illuminazione pubblica - è stato detto anche dalla Giunta proprio oggi sui giornali - è assolutamente fondamentale. Quindi noi crediamo che la priorità in questo momento di fondi anche ristretti e con questa problematica enorme del caro energia sia questa. La politica è soprattutto scegliere le priorità. La priorità in questo momento, nulla togliendo alle piste ciclabili che sono sicuramente importanti nello sviluppo e nella connessione anche dei tratti esistenti sia nel Comune di Bergamo ma anche con i comuni limitrofi, come prevede il PUMS, sono assolutamente importanti, ma in questo momento, straordinario dal punto di vista dei costi energetici, crediamo che la priorità sia quella che il Governo possa dare fondi nella maniera massima possibile ai comuni per coprire i costi energetici e per far sì che i comuni possano chiudere i bilanci di previsione che peraltro ad oggi non possono neanche presentare proprio per il fatto che la legge di bilancio è in fase di approvazione e il fondo per gli enti locali non sia ancora definito e chiuso, e lo sapremo solo fra poche ore o pochi giorni, è necessario che questi fondi vadano ai comuni per coprire questi costi.

Quindi la nostra contrarietà all'ordine del giorno è dovuta sostanzialmente a questi due fattori. Il primo, la chiusura in Commissione degli emendamenti e quindi l'impossibilità di presentare nuovi emendamenti punto di vista tecnico. L'altra questione è proprio una priorità di tipo politico: per noi la priorità in questo momento è dare aiuto alle famiglie e agli enti locali per il caro energia.

#### CONSIGLIERE CARRARA:

La presentazione di questo ordine del giorno mi fa pensare che forse questa tematica arriva in aula fuori tempo massimo, per due motivi principali: il primo è quello che spiegava correttamente il consigliere Ribolla, cioè un iter burocratico che ormai difficilmente permetterebbe l'attuazione di questa proposta; la seconda mi viene da pensare che questa proposta è proprio fuori tempo massimo perché siamo a otto anni ormai dall'inizio del vostro mandato, mandato in cui vi siete sempre, diciamo così, professati i portatori di voce dell'ecologismo e delle politiche green, ma che finora poco si sono riscontrate sul territorio.

Questa proposta poteva venire prima e queste risorse potevano essere reperite prima, magari investendo seriamente sulle piste ciclabili, anziché fare le corsie ciclabili cui più volte io stesso mi sono esposto in quest'aula, dicendo più volte che sono stato contrario a questo tipo di scelta.

Seconda cosa, mi viene anche un po' da pensare che sotto questa richiesta ci sia anche un filo di ipocrisia, abbiamo votato in quest'aula un ordine del giorno sull'emergenza climatica e se prendo alcuni articoli pubblicati dai quotidiani locali negli ultimi mesi, si può notare facilmente come - leggo semplicemente alcuni titoli - riportino forse un'emergenza a cui l'Amministrazione non ha saputo dare risposta. Ad esempio "Inquinamento atmosferico e smog: Bergamo e Brescia prime in Europa per mortalità da polveri sottili"; "Qualità dell'aria: Bergamo in fondo alla classifica europea 320° posto"; oppure semplice "Smog a Bergamo: codice giallo per inquinamento".

Quindi tutte queste proposte che possono essere anche condivisibili sotto un certo punto di vista, secondo me sono portate, ripeto, in ritardo e continuano ad avere questo taglio assolutamente ideologico che poco può essere pertinente alla realtà della città.

Quindi, come espresso prima dal collega Ribolla, ribadisco anch'io la contrarietà a questa proposta.

### CONSIGLIERE DELIGIOS:

Spiace anche a me che la collega che ha redatto l'ordine del giorno insieme ad Alessandro De Bernardis non sia presente, spero di interpretare in qualche modo il suo pensiero. La prenderò un po' alla lontana. Gli anni del boom economico e del petrolio a buon mercato hanno segnato la crisi della mobilità sostenibile, come la chiamiamo noi oggi, ma che sostanzialmente era la mobilità a cui gli umani erano abituati dall'antichità dei tempi. Ovviamente, accanto agli innegabili vantaggi economici e sociali derivanti dalla diffusione del mezzo di trasporto automobilistico, si sono verificati una serie di gravissimi problemi che sono sotto gli occhi di tutti: l'isolamento, ad esempio, banalmente di intere comunità, per la cancellazione di passaggi destinati ai pedoni e alle bici, a favore del mezzo automobilistico. Questa cosa è accaduta, ad esempio in tutte le nostre valli del nord in cui piccoli paesi hanno visto cancellata la possibilità per le persone, tra l'altro le più deboli di spostarsi, se non tramite mezzo automobilistico; inquinamento ambientale, atmosferico e fonico questo soprattutto nelle nostre città. E' incredibile noi ci preoccupiamo giustamente dell'inquinamento da gas di scarico, eccetera, ma anche l'inquinamento da rumore dato dai motori in contesti cittadini è molto grave. Aumento esponenziale delle morti per incidenti, data l'evidente sproporzione tra la potenza del mezzo a motore e i nostri corpi fisici e le nostre biciclette con cui ci muoviamo in città; imbruttimento dei luoghi delle nostre città che si sono trasformati da luoghi di vita a parcheggio.

Ora è chiaro che il ritorno a una situazione di maggiore equilibrio è un ritorno difficile e lungo sia in termini di tempo sia in termini di opere realizzare, sia derivatamente in termini di economie da destinare a questo genere di attività. Fa quantomeno sorridere e comunque apre delle domande che non hanno risposta sentire il collega Carrara che accusa noi di ideologismo, di non aver fatto abbastanza. Io credo che, data la difficoltà che ho cercato di illustrare nel ripercorrere all'indietro un cammino, questa Amministrazione abbia fatto veramente tanto e chiunque si muova in città, ad esempio col mezzo ciclistico, sa bene come è cambiato negli ultimi anni, come è cambiata la possibilità di spostarsi, almeno all'interno della città di Bergamo, ma anche con collegamenti via via realizzati razionalizzando situazioni già esistenti verso i comuni limitrofi.

Abbiamo un biciplan molto attivo. Abbiamo tutta una serie di interventi, ad esempio basta parlare di BiGi Bergamo, basta vedere cosa è stato fatto in termini di investimento sulla mobilità alternativa, per capire che quell'accusa è un'accusa ideologica.

In merito al momento in cui si propone questo ordine del giorno - sicuramente il consigliere Ribolla ha informazioni più approfondite di quante non ne abbia sottoscritto - può darsi che siamo in ritardo, ma io credo che un ordine del giorno di questo genere, anche se restasse voce nel deserto, sarebbe comunque validamente presentato perché siamo indietro rispetto a tutta Europa, tutte le volte che mi capita di uscita dall'Italia per andare in paesi vicini - sono stato nel fine settimana a Zurigo a trovare mio figlio - abbiamo le piste ciclabili, abbiamo le corsie ciclabili, abbiamo una implacabile persecuzione delle infrazioni stradali. Quando dico implacabili persecuzioni intendo dire che mio figlio con lo scoter si è preso una multa perché è

passato a 41 km/h in un posto in cui si doveva passare a 40, fotografia e 240 franchi di multa. Quindi noi ci dobbiamo confrontare con queste situazioni, situazioni in cui si è preso atto che la città non è la città delle autovetture e dei motori, non solo, ma è anche la città di noi, tutti noi, qualunque sia il nostro orientamento politico; se le nostre città sono più vivibili, più tranquille per noi, per i nostri familiari più anziani, per i nostri familiari più giovani, bambini che vanno a scuola, io credo che abbiamo tutto da guadagnare e, lasciatemelo dire, sarà anche vero che forse stanotte si chiuderanno i giochi, ma siccome stiamo assistendo a quello che io, come commercialista, chiamo mercato delle vacche da giorni e giorni, abbiamo assistito a avanzate e ritirate di ogni tipo, l'ultima è quella sui POS, quella sì è un'operazione di un livello di ideologia veramente imbarazzante, penso che anche la nostra voce che chieda un intervento governativo in questo senso sicuramente non vada sprecata e se non si potrà farlo questa volta, auspicabilmente lo si farà in futuro e le risorse che arriveranno saranno risorse tutte a nostro vantaggio.

Quindi da parte del nostro gruppo c'è sicuramente un totale sostegno alla presentazione dell'ordine del giorno.

#### CONSIGLIERE ROVETTA:

Non partirò dalla rivoluzione industriale, non me ne voglia il collega Deligios, magari da Adamo ed Eva, però forse è meglio ai giorni nostri e mi chiedo quanti di voi circolino in bicicletta, perché qui si continua a parlare di piste ciclabili che non ci sono; queste specie di corsie ciclabili, ve lo dice un ciclista, sì che ho visto ogni tanto in bicicletta, ma non mi pare che della maggioranza ne veda tanti in bicicletta, se non magari quando c'è qualche evento per qualche fotografia. Detto questo, quelle corsie servono solo per una grande pubblicità mediatica della vostra azione amministrativa che, da questo punto di vista, è lacunosa e ve lo dice, ribadisco, un ciclista perché quelle corsie non servono a nulla – caro Ezio se tu le usassi ti accorgeresti - al passaggio di un'autovettura neanche di grosse dimensioni, ma forse di modeste dimensioni, che incrocia un'altra autovettura, si rischia l'incidente, per cui francamente è una corsia che è solo per bellezza.

Detto questo, il vostro intervento può anche essere politico, non politico, ma non mi sembra che abbia ottenuto questi risultati eclatanti dal punto di vista ecologista e ne è dimostrazione quanto ha detto prima il consigliere Carrara sulla qualità dell'aria, che non è data ovviamente solo dalle macchine, questo lo sappiamo, ma soprattutto dei veicoli, veicoli che stanno in coda. Giusto settimana scorsa, partendo da piazza Pontida per arrivare a Boccaleone ci ho impiegato 25 minuti, forse se fossi andato a piedi e non in bicicletta sarei arrivato prima e la prossima volta può essere che utilizzi delle gambe piuttosto che le due ruote o le quattro ruote. Per cui mi soffermerei più sul sistema viabilistico bergamasco. Bergamo è una città veramente difficile dal punto di vista della viabilità, nessuno ha la bacchetta magica, però non si può paragonare Bergamo a Zurigo o a altre città del nord, perché hanno mentalità da molti anni diverse dalla nostra, hanno delle esigenze di trasporto e delle offerte di trasporto molto diverse dalla nostra, utilizzano la rotaia elettrica, utilizzano autobus elettrici, hanno una frequenza di autobus di servizio che è nettamente diversa dalla nostra, per cui non si può pensare che dall'oggi al domani diciamo ai bergamaschi mettetevi le macchine non so dove, perché oltretutto avete tolto i parcheggi, per cui chi è residente in centro non sa più dove mettere le macchine. È inutile Deligios che scuoti la testa, io abito in via Sant'Orsola e credimi che, attualmente, per parcheggiare un'auto, io ho anche i posti auto, ma per parcheggiare un'auto la gente che

abita qua in questo comprensorio parcheggia in via Locatelli o arriva a San Paolo, cioè è diventata una situazione che, va bene, bello, abbiamo messo un'aiuola in più, abbiamo tolto chissà quanti posti auto, ma chi se ne frega di chi ci abita, ma questo è un altro discorso che affronteremo un'altra volta.

Detto questo, non mi sembra che questo ordine del giorno sia oltretutto tempestivo, ci sono anche questioni tecniche. Se lo vogliamo fare tanto per dire bravi abbiamo fatto anche questa proposta, fatela, noi voteremo contro, ma francamente credo che gli emendamenti fosse il termine dell'11 dicembre, ma vado a memoria, non lo so, non sono un parlamentare, per cui è francamente ultroneo.

#### CONSIGLIERE CECI:

Da assessore alla mobilità ho sempre detto che il traffico non è un problema né di destra né di sinistra, è un problema che riguarda tutti, è un problema serio e va affrontato senza alcun approccio ideologico, tant'è vero che nella mia amministrazione è stato approvato il biciplan che con l'architetto Capitanio è stato poi rivisto ultimamente da questa Amministrazione e quindi stiamo campando tutti in tema di ciclabilità su un progetto importante sul quale mi piacerebbe non prendere lezioni da nessuno, specialmente se di tipo ideologico.

Non è che raddoppiando le piste ciclabili, tratteggiando delle linee lungo i marciapiedi si fa un buon servizio, si fa solo statistica, ma non si fa sicurezza.

Perché il voto su questo provvedimento sarà negativo? Rispondo come ha risposto una volta il Sindaco, dove ha detto "il provvedimento, la vostra proposta è anche interessante, ma siccome non è stata concordata, io voto contro". Questo è il primo motivo per il quale un provvedimento di questo tipo deve vedere unita la città e il Consiglio comunale sia di destra che di sinistra, quindi, un ordine del giorno di questo tipo andava sicuramente concordato, anche perché più la richiesta è unanime, più la richiesta è approvata da tutto il Consiglio e quindi a fronte di un ordine giorno ideologico piazzato lì, capite le nostre perplessità e tutto il nostro dispiacere.

Ma per un altro motivo io voto contro, perché il caposaldo di questo piano, o di queste richieste che riguardano la mobilità, è incentrato sulla zona 30 che praticamente copre, secondo un'ispirazione puramente ideologica, l'80% delle strade bergamasche, della città di Bergamo. Se avete letto gli atti praticamente, per fortuna, solo le vie di grande scorrimento sono escluse dalla zona 30. Io ritengo che questo approccio è di tipo psicologico e ritengo anche che non usare il bisturi e non usare un minimo di discernimento, abbia portato a un provvedimento che fa tutto di ogni erba un fascio, dobbiamo essere tutti in zona 30, il resto tutti a piedi, quindi non è un approccio corretto, è un approccio ideologico, non è un approccio concreto, non è un approccio che tiene conto dei problemi reali e quindi di fronte a un approccio ideologico di questo tipo il voto non può che essere contrario.

(Entra in aula la consigliera Raineri; sono presenti n. 33 consiglieri).

### CONSIGLIERE RUZZINI:

Innanzitutto un dato che va contro rispetto a quanto detto dalla minoranza oggi: non è assolutamente vero che in questi anni non è stato fatto nulla rispetto alle piste ciclabili, poiché oltre alle bike lane sono stati costruiti più di 20 chilometri di ciclabili in questi anni. Le bike lane spiace che ancora non si sia capito il senso di queste strisce e probabilmente chi parla va poco in bicicletta, perché mi è capitato di vedere gli esiti delle asfaltature su via Zanica in questi mesi in cui abbiamo impiegato qualche settimana in più per ripristinare la segnaletica orizzontale e la bike lane e ci sono state moltissime persone che hanno chiesto ma perché non ripristinate la bike lane? E c'è stato soltanto uno scarto di qualche settimana di ritardo rispetto al ripristino della segnaletica. Chi va in bicicletta percepisce non solo questi chilometri in più di ciclabili realizzate che sono molto utili per andare a connettere quei tratti di ciclabili del piano della ciclovia bergamasca cittadina, ma anche le bike lane sono più che utili perché danno comunque l'idea e la visione sul piano proprio educativo di chi occupa la strada, dell'esistenza anche della bicicletta e del ciclista per cui dà la percezione all'automobilista dell'attenzione necessaria rispetto alle altre persone che occupano la strada con mezzi differenti e chi va in bicicletta apprezza e ha apprezzato moltissimo la realizzazione di queste bike lane, quindi vi invito non solo ad andare in bicicletta, ma anche ad ascoltare i ciclisti. Senza considerare tutto ciò che è stato fatto dalla revisione della segnaletica recente, le mobike, le Bi.Gi, le nuove sistemazioni delle nuove stazioni delle Bi.Gi, la velo-stazione, gli stalli chiusi recentemente posizionati in varie aree della città. È un discorso di visione che, ahimè, la Lega e la destra bergamasca non hanno mai avuto, per cui io ricordo bene, non so se lo ricordate voi, forse se FIAB e le altre associazioni non vi hanno coinvolto in questo appello - ma non so se non lo abbiano fatto, può anche essere che l'abbiano fatto e non lo so io - è anche perché la vostra visione e sensibilità su questo tema non è mai stata dimostrata. Io ricordo bene in campagna elettorale c'è stato un incontro Bikefellas a cui erano stati invitati i candidati sindaco per cui c'era il sindaco Gori, c'era il candidato sindaco del Movimento 5 Stelle e il candidato della Lega Stucchi non si era nemmeno presentato, senza neanche avvertire, sulla sua poltrona era stato messo un orsacchiotto grande a dimostrare la sua grande assenza.

Quindi adesso oggettivamente se questa visione non c'è mai stata, non si pretende che l'abbiate da oggi, però almeno abbiate la compiacenza di comprendere che questa visione da parte della maggioranza c'è e di conseguenza la difenderemo anche e soprattutto di fronte a questi affronti del voler tagliare fondi, tagli totalmente insensati che vanno davvero in controtendenza rispetto a una transizione ecologica necessaria del nostro modo di vivere, di spostarci e di viaggiare.

### CONSIGLIERE PAGANONI:

“I drammi automobilistici e ciclistici di queste settimane ci impongono una riflessione: tra gennaio e giugno 2022 la mortalità stradale è salita del 15,3% rispetto all'anno scorso. Servono risposte esemplari per fermare questa strage. Rendiamo più sicura la guida su due ruote. Vogliamo e dobbiamo salvare vite”. Sono d'accordissimo. Lo ha scritto Matteo Salvini. Se ideologico è il nostro ordine del giorno, mi chiedo cosa sia un post di questo genere scritto da Salvini. Punta molto sul fare breccia nell'emotività delle persone, però dopo dovrebbe dare delle risposte esemplari, scritto in maiuscolo, lo ha scritto lui sul suo post sulla sua

pagina Facebook e la risposta esemplare è stata da parte del Governo quella di azzerare il fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane. Francamente lo trovo veramente inappropriato.

Capisco che fra destra e sinistra c'è sempre un solco gigantesco. Chi non si ricorda la campagna elettorale di Veneziani con i biglietti sui tergicristalli delle macchine in cui diceva "cosa vi fanno comprare a fare la macchina se poi non ve la fanno utilizzare?". Certo, voi vorreste entrare con la macchina probabilmente anche nelle aule scolastiche per portare i bambini, dentro il supermercato per fare la spesa. C'è però una gran parte dei cittadini, che probabilmente il centrodestra non ascolta, non li conosce, che hanno cambiato la loro mentalità in questi anni e che apprezzano molto quanto fatto da questa Amministrazione e che probabilmente vorrebbero anche di più rispetto a quanto ha fatto questa Amministrazione. Lo ha già detto benissimo la consigliera Ruzzini: le corsie ciclabili - mi stupisce che il collega Rovetta da ciclista ma anche da automobilista non se ne renda conto - non sono delle piste ciclabili protette come l'unica che c'è a Bergamo in largo Belotti che ha un cordolo che la protegge oppure quelle rialzate rispetto alla sede stradale, ma servono visivamente e psicologicamente non solo al ciclista, ma anche e soprattutto all'automobilista. Io stesso da automobilista, che usa pochissimo la macchina francamente - non per ideologia ma anche oggi sono qui in bicicletta come sono sempre venuto in questi ultimi tre anni anche quando piove - quando vedo la corsia per biciclette, mi sento in dovere di rallentare, perché capisco che psicologicamente e visivamente quello è un tratto di strada in cui può esserci una bicicletta e non me ne renderei conto probabilmente perché non ci pensi che lì può passare anche una bicicletta e quindi automaticamente mi viene da rallentare, e io penso che questo serva a tanti automobilisti, perché noi sappiamo che fare un incidente con una bicicletta da parte di una macchina a 30 km/h è molto diverso che farlo a 40, 50 o 70 km/h; si salvano delle vite in questo modo. Ecco perché anche le zone 30 sono importanti e anche qui mi stupisce che il consigliere Ceci non vada in giro per i quartieri, nelle reti sociali, nei comitati di quartiere a sentire qual è il parere dei cittadini. Tutti vogliono nel proprio quartiere, intorno alle scuole, le zone 30, perché si rendono conto che i loro figli che vorrebbero poter andare a scuola a piedi o in bicicletta, sono molto più sicuri se c'è una zona 30, non solo con il bollo, ma anche con tutti gli obblighi, tutte quelle condizioni tali per cui un automobilista è obbligato ad andare piano, perché mio figlio che va a scuola a piedi è molto più sicuro se un'auto lo dovesse non dico investire ma solo toccare a 30 km/h cambia molto rispetto a se l'auto va a 50 o 60, rischia molto meno la vita.

Tutto quello che ha messo in campo questa Amministrazione, da ripensare una città a zona 30 a tutto quanto è stato fatto, dalle corsie per biciclette all'aumento delle piste ciclabili, le biciclette a noleggio e tanto altro, io credo che non si possa negare, soprattutto rispetto a quanto fatto dalle amministrazioni precedenti che davano, per una scelta politica, priorità all'auto rispetto alle biciclette. Ecco perché è importante dare dei segnali, dal mio punto di vista, anche votando questo ordine del giorno, seppur non so, lo sa meglio Ribolla di me ovviamente, da ex deputato, se i termini sono scaduti. È un segnale che questa città, come ha detto Ceci e poi però fa il contrario, dovrebbe dare compatta, noi siamo per una mobilità più sostenibile, più sicura che renda sicura - come chiede Salvini - la strada per le biciclette e per chi ha una mobilità più dolce, quindi, che sia monopattino o che sia a piedi. Ovviamente, anche queste persone devono rispettare il codice, per cui avere il casco, dovrebbero rispettare la segnaletica stradale, ovvio. Purtroppo però se una bicicletta non rispetta un segnale, uno stop, un semaforo rischia lei e rischia la persona che è in bicicletta; se non lo fa l'auto, non rischia quello che guida l'auto, ma rischia sempre la bicicletta. Ecco perché è importante dare la priorità a chi utilizza una mobilità più sostenibile, come in questo caso monopattini e biciclette. Ecco perché



è importante quindi votare l'ordine del giorno anche solo come segnale non per quest'anno, perché ormai siamo in ritardo, perché purtroppo questo Governo ha azzerato il fondo, per l'anno prossimo. Certo che non dipenderà tutto da quello che decide il Consiglio, anzi, sicuramente non deciderà il Governo in base a quello che voteremo questa sera, ma se tutte le città si mobilitassero e facessero capire al Governo quanto è importante ripristinarlo con il voto adesso di un Consiglio comunale compatto e unanime su questo ordine del giorno, sarebbe importante non tanto per noi, ma per i nostri cittadini.

#### CONSIGLIERA RICCARDI:

Mi associo a quello che hanno detto i consiglieri Ruzzini e Paganoni prima di me. Ringrazio i consiglieri De Bernardis e Raineri, invece, per averci portato questo ordine del giorno in aula. Mi stupisco sempre di come invece le forze di opposizione in quest'aula decidano di ideologizzare tutto. Io credo che avremmo potuto su questo ordine del giorno arrivare ad un voto unanime – scusatemi ma io non riesco a parlare se voi mi parlate dietro – non capisco perché non sia possibile arrivare ad un voto unanime atteso che è una richiesta del ripristino di fondi che servirebbero alla città di Bergamo, come diceva il consigliere Carrara, siamo una delle città con un'aria peggiore, sì, siamo in una regione che ha la peggiore aria d'Italia, abbiamo in Lombardia un trasporto pubblico che non funziona; inevitabilmente, anche per ragioni di natura geografica - scusami consigliera Pecce, io non riesco a parlare se tu mi interrompi - sarà anche una questione geografica, però c'è una mobilità che in questa regione è accentuata, soprattutto anche perché abbiamo la pianura padana che non consente un ricircolo dell'aria, quindi viviamo in una regione che ha tantissimi pregi ma ha questo grosso problema che noi consegniamo alle generazioni future. Bergamo, in questo, negli ultimi anni, nelle due giunte Gori, ha cercato di modificare quello di cui parlava prima il consigliere Rovetta, cioè la mentalità che ci dovrebbe portare ad allinearci agli standard del Nord Europa. Se non modifichiamo, ha ragione, la mentalità, cioè il modo di intendere la viabilità e la mobilità, sicuramente le piste ciclabili resteranno vuote. La realtà è che le piste ciclabili, dove ci sono, invece vengono ampiamente utilizzate e che soprattutto le giovani generazioni, sempre di più abbandonano le motociclette, i motorini e anche le macchine per avere delle bici elettriche, con la pedalata assistita, proprio perché c'è un nuovo concetto di mobilità.

Chiedere al Governo Meloni di ripristinare uno stanziamento che ci consenta di modificare quella mobilità, dovrebbe essere anche un vostro obiettivo, perché questa città, lo diceva il consigliere Rovetta, ha un grandissimo problema di traffico, ma il traffico signori si elimina se si dà la possibilità alle persone di utilizzare mezzi alternativi. Non possiamo chiedere ai nostri bambini di andare a scuola in bicicletta, se questo vuol dire rischiare la vita. Dobbiamo fare in modo che in città sia sicuro andare in bicicletta.

Le corsie, che non sono piste ciclabili, che sono state disegnate, non vi non accontentano? E' vero, non sono perfette, sarebbe meglio avere una rete ciclabile, però ci consentono, ha ragione il consigliere Paganoni, consentono all'automobilista di andare più piano, perché se viene tratteggiata una riga c'è l'idea che si debba rispettare chi sta sulla corsia destra, che sia un ciclista, se fossero invece delle corsie pedonali dovrebbe essere in ugual modo rispettato. Quindi, è chiaro che se non investiamo nel futuro, e per investire ci vogliono i soldi, noi ci ritroveremo fra qualche anno ad avere una mobilità e un traffico assolutamente congestionato. Avere il parcheggio piacerebbe a tutti, o meglio, piacerebbe a chi magari ha due o tre

macchine poter parcheggiare, vivere nel centro della città e avere il parcheggio esattamente sotto casa, non è possibile per una serie di ragioni anche geografiche, ma il futuro sarà quello di non avere la necessità di dover avere il parcheggio sotto casa, perché se abiti nel centro della città e soprattutto se abiti nel centro della città devi muoverti a piedi, con la bicicletta o con il trasporto pubblico perché vivi nella zona più bella della città e anche più servita. Quindi lo capisco il consigliere Rovetta che abita in via Sant'Orsola e non riesce a trovare parcheggio e ci sono sempre tante macchine, però forse bisognerebbe anche dire ai propri cittadini e ai propri elettori che magari per venire in centro non sempre è necessario per fare un chilometro prendere la macchina.

Torniamo ancora a questo ordine del giorno: c'è la necessità di poter avere a disposizione delle risorse. Diceva prima il consigliere Ribolla, ci sono cinque milioni di euro di spese in più, certo, abbiamo dei problemi dal punto di vista delle spese energetiche quindi abbiamo necessità di richiedere delle risorse per non abbandonare quei progetti, tra cui la mobilità sostenibile, che in tempo di crisi come quella che stiamo vivendo vengono abbandonati. Si parla sempre che nei momenti di crisi ci sono i bisogni primari e bisogni secondari, non dimentichi non dimentichiamoci che il bisogno di avere una città più vivibile, un'aria più respirabile è al pari di riuscire a pagare le bollette, al pari di riuscire ad avere una vita dignitosa, altrimenti ci dimenticheremo di tutti i progressi che sono stati fatti in questi anni, verranno tolte sempre più risorse e consegneremo nei prossimi decenni ai nostri figli e ai nostri nipoti delle città dove non si potrà vivere perché ci sarà un'aria irrespirabile e ci toccherà evidentemente poi scegliere altre zone della nostra regione, dell'Italia o del pianeta, perché avremo avvelenato l'aria che stiamo respirando.

Io penso che dovrete riflettere sulla contrarietà a questo ordine del giorno, perché sarebbe un bel segnale da consegnare anche ad ANCI perché insista con il Governo affinché queste risorse vengano reperite, così come avevano fatto i Governi precedenti e in particolare il Governo Draghi.

(Escono dall'aula i consiglieri Ribolla, Facchetti; sono presenti n. 31 consiglieri).

#### CONSIGLIERE STUCCHI:

Chiedo scusa, non ricordo di quegli incontri in campagna elettorale. La colpa è mia, naturalmente, non penso che sia un errore del mio staff, anche se magari ai tempi non me lo segnalò nessuno, la responsabilità di quella mancanza di partecipazione, ma del resto in campagna elettorale sono tanti incontri e si è portati a fare delle scelte che a volte non vengono fatte direttamente dal candidato, è capitato anche a me per incontri in campagna elettorale senza la presenza del Sindaco Gori, non è che sono venuto a fare polemiche e penso che non sia nemmeno elegante citare quali potessero essere quegli eventi, ma se volete poi ve li dico. Ma non è questo il problema.

Il problema è che stiamo parlando di questioni serie, stiamo parlando di una questione che comporta una serie di valutazioni che non sono solo quelle legate alla mobilità con le biciclette, ma in generale tutto ciò che è la gestione degli spostamenti nella città, ci fossero più mezzi pubblici sarebbe agevolato anche il cittadino nello scegliere un'opzione diversa dall'utilizzo delle quattro ruote. Parlare di zona 30, io l'ho sempre detto, si fanno le zone 30, ma si devono far rispettare. Io sarei favorevole anche alle zone 20 se questa fosse la velocità media, perché quando scendo da città alta e ci metto dieci minuti per fare dalla funicolare alla

stazione, faccio sei km/h come velocità media, a piedi forse farei prima, quindi il problema è che se c'è una situazione di questo tipo è, diciamo così, una situazione legata anche forse all'urbanistica della città e a tutto ciò che si concentra in determinate zone della nostra città, che sono molto trafficate, sono percorse dai cittadini, perché sono quelle più frequentate.

Nelle zone 30 la questione è seria, quindi senza battute, se si fanno, si fanno rispettare, perché purtroppo io non vedo controlli sul rispetto della velocità delle zone 30, anche da parte dei ciclisti, perché ci sono zone 30, in modo particolare sui colli, dove i ciclisti sfrecciano in discesa non a 30, ma a 60 o 70, ne ho visti e ne ho raccolti anche qualcuno che ha investito addirittura dei pedoni.

Voglio dire, quindi, queste cose si fanno e si fa in modo di farle rispettare da tutti perché se parliamo solamente delle macchine facciamo solamente, diciamo così, un discorso di parte e sembra che da una parte ci siano i buoni e dall'altra i cattivi, chi va in bicicletta è buono e chi utilizza i mezzi a motore invece è cattivo. Non è così, è una valutazione che deve essere fatta in via complessiva, cioè guardando globalmente quello che è il problema.

Comunque, per quanto riguarda questo ordine del giorno, io concordo con quanto ha spiegato prima il collega Ribolla: siamo arrivati lunghi, siete arrivati lunghi, siete arrivati tardi. Io credo che se volete veramente approvare un ordine del giorno che abbia almeno un certo tipo di logica e correttezza dovrebbe essere modificato in parte. Oggi voi potete, noi possiamo, chiedere solo al Governo, non al Parlamento, il Governo può intervenire in qualsiasi momento nella discussione della legge di bilancio, anche dopo che sono stati presentati gli emendamenti, può presentare ulteriori emendamenti, non possiamo chiederlo ai parlamentari in questo momento, non lo possono più fare. Quindi, per utilizzare una metafora calcistica, non si può chiedere al calciatore che è stato sostituito e che è in panchina di entrare a tirare un rigore, l'unico che può tirare un rigore è un calciatore che è in campo. In questo momento in campo c'è solo il Governo. Almeno questa modifica all'ordine giorno dovrete farla, se volete portare a casa un risultato che chiede una cosa sensata a qualcuno che ha potere di farlo.

Quindi, ritengo che un ordine del giorno di questo tipo, se non avesse questa caratterizzazione politica che anch'io vedo molto chiara e molto marcata, potrebbe trovare la nostra condivisione; ma c'era da portarlo prima e c'era da dividerne i contenuti. Dopodiché, è vero che si può intervenire anche durante i vari decreti che si susseguono nella discussione in aula, sia alla Camera che al Senato nei mesi che andranno a venire nel 2023, quindi in quelle sedi magari trovare lo spazio per riposizionare, riallocare queste risorse, però in questo momento l'unica cosa che si può fare è chiedere al Governo di fare questo passo, anche se i tempi sono strettissimi, perché poi quando si va in aula, non so se metteranno la fiducia o meno, quando si fa un'aula, poi, il provvedimento verrà approvato così com'è alla Camera e così com'è al Senato.

Quest'anno, purtroppo, con le votazioni che sono state a ridosso della legge di bilancio, tempi per la discussione non ce ne sono stati molti. Sicuramente è una scelta politica, una scelta politica che però se trova, diciamo così, una critica costruttiva, una proposta costruttiva che è scevra da un manto molto marcato dal punto di vista politico, può magari trovare anche ascolto all'interno del Governo della maggioranza di questo Paese.

(Escono dall'aula i consiglieri Carrara, Rovetta; sono presenti n. 29 consiglieri).

## CONSIGLIERA RAINERI:

Mi scuso se non sono riuscita a partecipare interamente al dibattito perché è un tema a cui tengo particolarmente e sono un po' rammaricata ad ascoltare che con buona probabilità non verrà condivisa da tutti, perché in tante altre città invece minoranza e maggioranza, a prescindere dal loro colore, hanno deciso di lavorare insieme per quello che vuole essere un intento comune e secondo me questo sarà fondamentale. Ho ascoltato un po' di osservazioni degli altri consiglieri e mi è parso di raccoglierne molte minute, su delle questioni specifiche del nostro Comune, la scelta delle zone 30 o le piste ciclabili o di altre perfetibili situazioni, ma secondo me l'ordine del giorno non sta parlando di questo, ma pone il focus su una cosa: è prioritaria la mobilità sostenibile oppure no? C'erano dei fondi e ora invece non sono più disponibili. È prioritaria la sicurezza stradale oppure no? Per chi presenta l'ordine del giorno, sì; per la nostra lista, sì; per la maggioranza, sì; per l'Amministrazione, sì; per la minoranza, non lo so, mi sembra che siano state individuate delle priorità forse più urgenti di questa. Peccato, nel senso che trovo che non sia una priorità solamente nostra, è una priorità europea, è un obiettivo 2030 e quindi trovo alcune riflessioni un po' delle critiche che non centrano il tema fino in fondo. Il tema qui è: è prioritaria la sicurezza stradale e la mobilità sostenibile? Mi sembra che qualcuno risponda di sì e qualcuno risponda di no, magari non sono stata sufficientemente attenta.

Rispetto a delle questioni minute che propone la minoranza, è vero, certe soluzioni sono perfetibili; c'è anche da dire, se ricordate, che recentemente Bergamo ha vinto l'Urban Award 2020 proprio sui progetti in mobilità e ciclabilità urbana, quindi, sì, sicuramente, sono perfetibili, sicuramente sono migliorabili, ma dall'altra parte c'è da riconoscere che la nostra Amministrazione è stata premiata dall'ANCI come la migliore amministrazione per i progetti di mobilità ciclabile, quindi, sicuramente non saremo perfetti, ma siamo sicuramente piuttosto bravi.

Vorrei anche cambiare un attimo il focus su un altro tema, il fatto che sia pericoloso andare in bicicletta. Io onestamente, secondo me, il problema non è questo, andare in bicicletta non è pericoloso, ma lo è la strada. Nel momento in cui la bicicletta è costretta a condividere lo spazio con un'automobile può diventare pericoloso, è pericolosa l'automobile rispetto alla bicicletta a essere pericolosa. Quindi cambiare un po' la logica di cosa è causa e di cosa è conseguenza, non andare in bicicletta che è pericoloso, gli automobilisti che vivono insieme alle biciclette diventano pericolosi per il ciclista. Quindi, diciamo, un po' a volte si inverte cos'è la causa e che cos'è la conseguenza.

Penso che siano già stati citati da altri prima di me, tante azioni che la nostra Amministrazione ha messo in campo invece per dimostrare che per noi sì, la mobilità sostenibile è prioritaria. Mi viene in mente il pin bike, mi viene in mente Bergamoinbicicletta.it, il nuovo portale, mi vengono in mente i nuovi cartelloni affissi, mi vengono in mente i nuovi collegamenti ciclabili che sono previsti o che sono stati fatti, mi vengono in mente le bike box che arriveranno presto, mi viene in mente la nuova segnaletica. Sono tutte azioni che invece puntano a quello che l'Europa ci chiede e a quello che le famiglie e i giovani desiderano, secondo me, nel senso che nel futuro si spera di avere una città con meno auto e con più facilità di movimento. Rispetto a delle questioni minute che ho ascoltato, consiglio sempre di non valutare le azioni sulla ciclabilità da un punto di vista da automobilista, ma cercare di coinvolgere delle associazioni che siano più consapevoli di che cosa significa usare le biciclette e, dall'altra parte, io condivido che certe soluzioni si possono migliorare, ma sicuramente non si migliorano tagliando i fondi per la ciclabilità.

(Esce dall'aula la consigliera Pecce; sono presenti n. 28 consiglieri).

#### CONSIGLIERA COTER:

Brevemente per dire che anche questa sera io ho assistito a una discussione parzialmente, forse anche giustamente, ideologica, nel senso che se si può accusare di essere ideologico l'ordine del giorno che è stato presentato e che come minoranza ho sottoscritto - quindi non tutte le minoranze hanno lo stesso pensiero in quest'aula - si potrebbe anche dire che altrettanto ideologica è stata la motivazione posta per non votare a favore di questo ordine del giorno.

Io concordo con la consigliera Raineri sull'importanza di prendere una posizione di campo, cioè la priorità della mobilità sostenibile è un fatto, la sicurezza stradale è un fatto. A mio parere questa Amministrazione ha agito talvolta bene, in linea di massima, a volte anche in linea teorica, mi viene in mente in linea pratica, per esempio, mi vengono in mente tante cose su cui si potrebbe intervenire, se giriamo qua dietro in via Camozzi e imbocchiamo via Galliccioli, c'è una pista ciclabile che si prende da un marciapiede; se vado in Borgo Palazzo tutte le volte che rientro la sera ho i ciclisti sulla carreggiata stradale perché il fondo probabilmente è sconnesso, me lo sono chiesta, io non sono una grande ciclista ma vado spesso a piedi, vengo qui in macchina, e come automobilista mi sono chiesta perché quei ciclisti, scelgono di non utilizzare la corsia ciclabile, e a mio parere, se dobbiamo fare l'opposizione, la dobbiamo fare per concorrere a migliorare a questi aspetti pratici e tecnici, ma non dicendo che non è il caso di votare un ordine del giorno che chiede dei fondi a sostegno, che mi sembrano utili, legittimi e doverosi, al di là di tutto.

#### CONSIGLIERA CORBANI:

Sono state già dette moltissime cose, per cui sarò molto telegrafica perché non voglio ripetere. Concordo con gli interventi dei consiglieri Ruzzini, Paganoni e anche con alcune cose dette dalla consigliera Coter, per cui non voglio ripetere. Voglio però dire che trovo una grande contraddizione nel dire, effettivamente, per carità, tutto è migliorabile, anche le operazioni, gli interventi fatti da questa Amministrazione per la ciclabilità, sì, è vero, ci sono le corsie che a volte sono strette, poi comunque si sovrappongono, però lamentarsi che ci siano le corsie soltanto e poi dire sì, ci vorrebbero più mezzi pubblici, il problema è che quando si parla di mobilità alternativa è che quando si vuole sviluppare o a dare impulso a un tipo di mobilità con i mezzi pubblici e le biciclette, bisogna togliere spazio alle macchine, e questo proprio è un orecchio da cui improvvisamente la destra non ci sente. Per cui, adesso, che veniate a farci comprensibili rilievi, sì, è vero, non tutto è perfetto, poi le opere fisiche a volte ci sono, a volte non ci sono, per scoraggiare. Certo senza fondi ce ne saranno anche di meno, cioè a un certo punto bisogna rassegnarsi al fatto che l'impenetrabilità dei corpi fisici è una realtà e che quindi se si vuole dare più impulso ad altre forme di mobilità, bisogna togliere spazio alle macchine e non alzare "alto là" ogni volta che si ipotizza questa cosa.

Poi le cose vanno fatte insieme, ovviamente, perché le persone hanno il diritto di spostarsi e questo diritto deve essere loro garantito, però a un certo punto bisogna sapere quel che si vuole, noi come anche il

Governo che si dice ha tante altre priorità, effettivamente tra le priorità che ha c'è quella di non tassare gli extraprofitti farmaceutici realizzati da chi realizza prodotti farmaceutici o energetici. Appunto, ognuno ha le sue priorità, basta dirlo chiaro, non venirci a dire che c'è la crisi, grazie tante, lo sappiamo e, appunto, le scelte possono essere molto diverse.

(Esce dall'aula il Sindaco; sono presenti n. 27 consiglieri).

#### CONSIGLIERE MINUTI:

L'atteggiamento di alcuni interventi dei consiglieri di maggioranza ha rafforzato in me un po' il dubbio principale che questo fosse tutto sommato un ordine del giorno di tipo ideologico. Al di là di come è arrivato sui banchi di questo Consiglio comunale, attraverso una petizione di tipo nazionale, quindi insomma attraverso associazioni del territorio specifiche del nostro Paese, è arrivata qui e riproposta con forte impronta di critica alle scelte di Governo, su cui è legittimo e possibile discutere, si possono avere opinioni, però andrebbero in primis approfondite, perché quello che noi ripetiamo sempre come consiglieri comunali e soprattutto come lista civica, le risorse non sono infinite, non lo sono per una famiglia, per un singolo né per un ente pubblico, quindi vanno operate delle scelte nel momento in cui vengono allocate delle risorse, per cui in questo momento storico in cui il nostro Paese sta vivendo, bisogna capire quelle risorse che magari erano destinate a questo fondo, dove sono andate a finire, se magari su un settore oggi più strategico e più importante per la vita dei cittadini.

L'altra questione è che io rifiuto l'impostazione che da alcuni è stata data: chi è favorevole a questo ordine del giorno che destina o vuole destinare dei fondi alle piste ciclabili dei fondi si preoccupa della sicurezza dei cittadini [*audio disturbato*] chi invece è contrario, è contrario alla sicurezza dei cittadini [*audio disturbato*].

#### PRESIDENTE:

Un attimo solo consigliere, l'audio è disturbato.

#### CONSIGLIERE MINUTI:

L'importante sarebbe conoscere dove devono essere utilizzati questi fondi sul nostro territorio, data la conformazione del nostro territorio, data la situazione urbanistica del nostro territorio e la mobilità e di questo non sappiamo nulla. Alcuni esempi che sono stati citati qui di alcuni interventi operati da questa Amministrazione, ci trovano fortemente contrari: le famose corsie ciclabili di cui si è parlato, cioè il tratteggiamento di queste strisce sul sedime utilizzato dalle automobili sulle corse automobilistiche da molti è considerato un pericolo, non un qualcosa che va a difesa della sicurezza dei ciclisti e dei cittadini e non lo dicono solo i consiglieri comunali di minoranza brutti e cattivi e che sono contro la vita dei cittadini, ma lo

dicono anche altri esponenti che si occupano di mobilità, in primis il presidente dell'ACI che ha rilasciato diverse dichiarazioni molto critiche su questo intervento dicendo che, anzi, la sua opinione su questo intervento possa essere di pericolo ulteriore per i cittadini, spiegando che una presenza mista su queste corsie potrebbe indurre alcuni ciclisti a pensare che sia loro riservato, quindi avere atteggiamenti che vanno contro la sicurezza della mobilità, addirittura, dicendo che gli incidenti potrebbero aumentare fortemente. L'ha detto anche, per esempio, la Federazione italiana trasporti della CISL che, interloquendo con gli autisti di ATB e dalle interlocuzioni con gli automobilisti, questi autisti di ATB hanno riscontrato delle pericolosità di queste corsie ciclabili, proprio per l'atteggiamento di alcuni ciclisti, perché se è vero che alcuni automobilisti hanno in auto un comportamento del tutto sbagliato e pericoloso e a volte anche, diciamo così, non cosciente di quello che stanno facendo, perché avere un'auto, guidare un'auto vuol dire avere in mano comunque un'arma, perché se si urta un ciclista, un pedone, ovviamente lo si mette a rischio della propria vita, anche un ciclista e un pedone devono sapere che con i loro comportamenti a volte errati mettono a rischio la vita delle persone, perché mettono a rischio la loro, ma anche di chi per evitarli magari commette degli incidenti e sono sotto gli occhi di tutti i comportamenti, non di tutti gli automobilisti, che non sono consoni e quindi mettono a rischio e queste corsie potrebbero in qualche modo incentivare un certo tipo di atteggiamento sbagliato da parte di qualcuno.

Per cui quello che vorremmo sapere, quello che io vorrei vedere è un piano con delle opere ciclabili concrete sul nostro territorio e allora darò il mio voto, favorevole o contrario, su quel tipo di opera, perché lo considero positivo o negativo per la città. Un ordine del giorno di questo tipo è puramente ideologico e andare dietro a queste cose, dal mio punto di vista, non fa bene né a noi come Consiglio comunale né a noi come dipendenza di pensiero e di analisi, né ai cittadini, perché è solamente uno spot messo lì ma che non migliora la loro vita. Sarebbero moltissimi gli esempi da portare di piste ciclabili o pezzi di piste ciclabili o corsie ciclabili o mezze piste ciclabili che qui in città non funzionano e per noi sono un pericolo. Per cui quando si porterà un progetto concreto, daremo il nostro voto su quel progetto.

Questo è un ordine del giorno francamente di facciata, un po' come quelle delle automobili elettriche, l'automobile elettrica può avere un vantaggio o uno svantaggio. Faccio un esempio: un domani 50 milioni di italiani con le auto elettriche che cambiano dopo otto, dieci anni, 50 milioni di auto elettriche, dove finiscono quelle 50 milioni di batterie? forse inquineranno di più quelle batterie che non utilizzare la vecchia auto.

(Escono dall'aula gli assessori Marchesi, Messina, Angeloni).

#### ASSESSORE ZENONI:

È la prima volta che intervengo da quando è subentrata la consigliera Tentorio, colgo l'occasione per salutarla e sfrutto questo saluto anche per ringraziare, permettetemi, i consiglieri di minoranza che sono rimasti a sentire le risposte alle domande che hanno posto. Perdonatemi, è un po' deludente aver ricevuto alcune domande, ovviamente non mi riferisco a quelli presenti, e non poter rispondere. Per carità, c'è lo streaming, quello che volete voi, però, insomma, sono le 8.30, non mezzanotte, insomma, se si parla di domanda e risposta farebbe anche piacere avere qui davanti le persone che hanno posto queste domande. Quindi, sinceramente, ringrazio i consiglieri che sono rimasti.

Io vorrei tornare all'inizio dell'ordine del giorno, perché il dibattito è stato molto interessante ed è normale che l'occasione di un ordine del giorno di questo tipo sia sfruttata per discutere della mobilità, non è che mi ha stupito il dibattito che si è generato e credo sia assolutamente una prerogativa dei consiglieri allargare lo sguardo, però l'ordine del giorno ha, diciamo così, una sua finalità. Alcune critiche specifiche all'ordine del giorno sono state poste ed è giusto affrontarle.

Comincio col dire che un appunto che ha fatto il consigliere Ceci per primo e poi è stato ripreso, secondo me, è degno di considerazione, nel senso che probabilmente - mi ci metto anch'io, errore anche mio - questo ordine del giorno poteva essere mostrato prima alla minoranza, su questo do atto che la critica che è stata fatta è sensata, nel senso che alla fine lo spirito di questo ordine del giorno può essere condiviso, avendo un po' più di tempo per discutere questa condivisione può essere validata, diciamo così, strategicamente può essere anche utile a togliere un alibi alla minoranza rispetto alla votazione – vedo che il consigliere Ceci ha capito - e lo dimostra il fatto, peraltro, che alcune città amministrate da una maggioranza politica diversa da quella che governa Bergamo, Genova per esempio, Pisa mi risulta, Trieste, probabilmente altre se ne sono aggiunte, hanno di fatto poi dato la palla a questo ordine del giorno con un testo sostanzialmente simile perché il format è quello che è circolato in tutta Italia.

Vengo alle critiche puntuali dell'ordine del giorno e poi allargo anch'io leggermente il campo solo per fornire qualche risposta aggiuntiva. Quindi, fatto salvo il tema della condivisione, tempi tecnici. La notizia, diciamo così, del fatto che fossero stati eliminati dalla proposta della legge di bilancio questi fondi sulla ciclabilità è degli ultimi giorni di novembre, primi giorni di dicembre il momento in cui le associazioni hanno iniziato a studiare attentamente la proposta di bilancio e a sottolineare questo elemento; noi non abbiamo fatto Consigli comunali prima di oggi, nei giorni di dicembre, quindi anche volendo la discussione di questo OdG non poteva essere fatta prima, non ritenevo utile convocare un Consiglio comunale straordinario per discutere questo ordine del giorno, quindi, va bene il suggerimento del consigliere Stucchi, io credo sia giusto rivolgersi a chi forse ha ancora una possibilità di modificare la legge di bilancio. Se ciò non avverrà, resterà a mio parere come un'indicazione sul bilancio dell'anno prossimo, però insomma è un po' difficile, come dire, rispettare i tempi tecnici. Capisco che il Governo quest'anno la legge di bilancio l'abbia fatta molto tirata con i tempi e questo lo sappiamo, però questo non può castrare la nostra possibilità di poter esprimere, insieme ad altre città e ad altre associazioni, delle osservazioni sulla legge di bilancio stessa. Quindi, mi sembra, visto che siamo appena reduci dalla finale dei mondiali, un tentativo di buttarla in calcio d'angolo almeno su questo tema. Lo stesso mi verrebbe da dire sulla questione dei fondi, delle entità di questi fondi. È vero che bisogna fare delle scelte, certo; è vero che ci sono tante priorità; è vero e legittimo che il Governo sceglierà le sue, ci mancherebbe altro, infatti, noi stiamo segnalando di non condividere evidentemente una scelta, ma nel bilancio dello Stato si parla di miliardi di euro, è chiaro che qui stiamo parlando di 92.000.000 di euro su due anni che sono stati sottratti al bilancio dello Stato. Il fondo bollette, importantissimo, di cui parlava il consigliere Ribolla, mi diceva il collega Gandi, per il solo primo trimestre dell'anno prevede fondi intorno ai 380.000.000 di euro, solo sul primo trimestre 2023, quindi capite che stiamo parlando di ordini di grandezza un po' diversi, sono tutto sommato pochi soldi nel totale, molti collocati alla scala comunale. Ora, a onor del vero, faccio una precisazione, il Governo non ha tagliato tutti i fondi della ciclabilità. Quelli stabiliti dai Governi precedenti sono ancora attivi e andranno avanti; questi erano dei fondi che erano stati previsti all'inizio dell'anno, quando ancora c'era il Governo Draghi e che nella proposta di bilancio, che adesso sta andando in porto, sono stati cancellati, però, rassicuro anche i consiglieri di maggioranza sul fatto che non vi



è un azzeramento di tutti i fondi pregressi, per fortuna, quindi alcune programmazioni che abbiamo portato avanti continueranno, non faremo affidamento su questi ulteriori stanziamenti, però, insomma, anche su questo è un po' debole la critica sul fatto che il bilancio dello Stato altrimenti salta. Poi, io non vorrei essere nei panni di chi deve fare il bilancio dello Stato in questi giorni, per cui, come dire, riconosco anche le fatiche, ci mancherebbe altro, ma mi sembra che l'entità di questi lavori sia contenuta e compatibile.

Allargando un po' il campo, invece, qualche minuto su argomenti che sono emersi, io quello che non riesco a capire rispetto ad alcune critiche legittime che sono state sollevate sulle soluzioni adottate o non adottate da questa Amministrazione, trovo che sia un argomento interessante - lo abbiamo fatto tante volte parlando del PUMS - ma è comunque scollegato da questo ordine del giorno comunale, perché indipendentemente da come Zenoni o qualunque altro assessore spenderà quei soldi - può spenderli bene e può spenderli male questa è una critica legittima - ma se non ce li ha, non può neanche recepire i suggerimenti della maggioranza e della minoranza in Consiglio comunale, quindi a prescindere dal giudizio che uno può avere sulle corsie, sulle piste, su tutto quello che volete, qui il tema è dare ai comuni di destra, di sinistra, di centro, dei 5 Stelle, chiunque governi, delle risorse per poter valutare nei propri consigli comunali come investirli, quindi, il tema è proprio astratto, mi verrebbe da dire.

Quindi, anche la critica vorremmo avere un piano di espansione della ciclicità preciso, ripeto, domanda legittima, ma che nulla c'entra con l'idea di poter avere a livello nazionale, questi non sono fondi di Bergamo, sono fondi nazionali, delle risorse su questo tema.

Peraltra un piano organico sulla ciclabilità c'è, lo abbiamo nel PUMS, lo abbiamo nel biciplan, che ha ricordato il consigliere Ceci avere storia lunga, è in corso di aggiornamento il biciplan proprio in questi mesi; il progettista che se ne sta occupando è lo stesso che ha fatto quello precedente, quindi c'è anche continuità, lì dentro si può intuire quale può essere il piano organico, poi, ovvio, si declina in azioni anno dopo anno, sapete come funziona il piano delle opere pubbliche, e quindi inevitabilmente si declina in modo da poter recepire via via le indicazioni che sono date dall'Amministrazione all'interno del piano delle opere pubbliche, però ripeto indipendente da chi spende, da come li spende, qui è un tema di dare ai comuni la possibilità di poterlo fare.

Scelgo solo due temi di quelli che sono emersi perché molto è già stato detto, ringrazio ovviamente anche i consiglieri di maggioranza per essere intervenuti e avere in parte già risposto.

Sulle corsie abbiamo parlato tante volte, penso che ne parleremo ancora tante volte, io lascio ovviamente la possibilità a tutti di esprimere un giudizio negativo, io credo sia uno strumento tra i tanti disponibili, non è certamente la soluzione ai mali della mobilità urbana. Riteniamo e confermiamo che questa soluzione, a nostro parere, ovviamente, è migliorativa rispetto alla percezione della presenza dei ciclisti in strada, anche se ci sono opinioni diverse, non solo dei consiglieri, ha ricordato Minuti altre prese di posizione su questo tema, ve ne sono tante altre, invece, a favore; adesso alcune associazioni stanno proponendo a livello nazionale la norma dell'obbligo di mantenere un metro e mezzo nelle azioni di sorpasso ai ciclisti, la corsia ciclabile non fa che marcare dal punto di vista spaziale quello che qualcuno propone di introdurre come obbligo nel codice della strada. Io, ripeto, sono una marcatura evidente del fatto che in quella porzione della strada il ciclista ha la priorità, la precedenza. Non credo che le corsie inducano a comportamenti scellerati da parte dei ciclisti, così come non capisco l'obiezione delle auto che si incrociano, laddove c'è una corsia ciclabile, perché se c'è un ciclista in strada, anche senza corsie ciclabili, dubito, spero che quelle auto evitino

di travolgere il ciclista ma che svolgano delle manovre un po' più attente, però, è una delle soluzioni. Non è solo su questo che avremmo speso quei fondi o che vengono spesi i fondi.

Quindi voglio rassicurare, se cambierà l'Amministrazione di questa città, cambierà il colore politico, potrà legittimamente decidere di non spendere quei soldi per le corsie ciclabili che, peraltro, costano poco o niente e invece di spendere per altre cose, valuterà. Ma se non avrà quei soldi non potrà nemmeno fare questa valutazione.

Sulle zone 30 di nuovo, se n'è discusso molto, io credo che sia una soluzione inevitabile per i contesti urbani come il nostro, dove ci si trova in condizioni di avere strade di quartiere molto strette, molto frequentate, le scuole, i poli scolastici. Lo dico io, lo dicono le associazioni, non per forza le associazioni verdi-rosse - uso terminologia che ho letto su alcuni giornali - sapete che ci sono anche altre associazioni, è inutile che faccia i nomi e cognomi, che non hanno mai mostrato particolare posizionamento politico rispetto a questa Amministrazione eppure si sono espresse, occupandosi di mobilità e ciclabilità a favore delle zone 30; lo dice l'organizzazione delle Nazioni Unite. Io ho risposto a un'interpellanza del consigliere Nosari citando una presa di posizione dell'ONU che non è una patria, diciamo così, di sostenitori del centrosinistra italiano, che rimarcano le esigenze in tutte le aree urbane del mondo di limitare la velocità delle macchine, mi sembra che il dibattito sia a livello internazionale molto maturo su questi temi, in molti paesi amministrazioni di centrodestra portano avanti politiche di limitazione a 30 km/h. Sono appena stato in visita istituzionale a Saragoza che è governata dal partito popolare e in Spagna è spintissima la politica dei 30 Km/h, in una città che mediamente ha delle strade da 4/6 corsie, quindi avrebbe tutto lo spazio per fare la corsia ciclabile separata, e la fa, ma limita comunque la velocità dei 30 km/h, perché questo è un tema che coinvolge anche i pedoni, gli attraversamenti, non è solo una questione di ciclabilità. Non spero di convincervi stasera su questo intervento.

L'ultima risposta che voglio dare, non c'è, ma è al consigliere Carrara, perché ogni tanto fa delle affermazioni che non sono collegate a mio parere, ai dati. È la seconda o terza volta che lo sento parlare delle politiche green che non funzionano, della qualità dell'aria. Allora, che Bergamo si trovi indubbiamente in una situazione di qualità dell'aria scadente rispetto a molte altre città italiane ed europee, è indiscutibile. Questo lo sapevamo oggi, un mese fa, dieci anni fa, vent'anni fa, lo sapevamo. Quello che però non mi pare venga fotografato dal consigliere è il paragone con il resto del bacino in cui ci troviamo, perché questo è l'elemento, secondo me, che fa sì che l'accusa che le politiche di questa Amministrazione abbiano fallito decade. Anzitutto, nel 2015 la media annua di PM2.5 a Bergamo era 26 microgrammi per metro cubo. L'anno scorso è stata 19, quindi, un trend di cambiamento di questa concentrazione si vede, può essere lento, potrebbe essere più veloce, ma si vede. Bergamo era nel 2016 la penultima città europea insieme a Brescia per concentrazioni di PM2.5 e l'anno scorso ha scalato 28 posizioni. Certo, ce ne sono 300 davanti, comprese quelle che si affacciano sull'oceano Atlantico dove sferza un vento a 80 km/h tutti i giorni, però, non siamo più penultimi, abbiamo recuperato 28 posizioni in un contesto complicato. Se fosse un tema di politiche amministrative comunali, vorrei capire perché Bergamo ha 19 - cito i dati del '21 - Brescia 22, Como 21, Cremona 26, Lodi 22, Milano 24, Monza 18, Pavia 20, cioè sono gli errori di questa Amministrazione che hanno alzato le PM10 in queste città che si trovano nella nostra stessa Regione e vi ho citato, tra l'altro, valori che sono tendenzialmente più alti, come avrete facilmente intuito, di quelli della città di Bergamo. Oppure Venezia 19, per esempio, Rovigo 20; possiamo prendere tutta la pianura padana, Treviso 20, Parma 15. Potrei andare avanti, l'elenco è lungo, ma sono tutti valori simile. Quindi, o si capisce che il discorso della

qualità dell'aria è del bacino padano, infatti, le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia, hanno delle politiche integrate, sufficienti o no lo lascio al giudizio, ma sono regioni amministrare da colori diversi e ragionano come regioni, ma se discutiamo del singolo contesto urbano, delle singole politiche, secondo me non ricaviamo i dati per valutare solo ed esclusivamente quanto sta facendo una singola amministrazione. Giusto per rimanere a Bergamo: Bergamo 19, Dalmine 22, quindi dovrei dedurre che le politiche adottate dall'amministrazione di Dalmine sono sbagliate, invece, non avrebbe senso questa mia valutazione per il ragionamento che dicevo prima.

Quindi, siamo in un contesto che ha queste difficoltà, quindi o ragioniamo come contesto integrato, altrimenti non riusciamo ad andare avanti. Noi facciamo il nostro pezzettino, crediamo di farlo bene. L'Urban Award da parte di ANCI ci ha ovviamente gratificato. Io personalmente penso che la strada da fare sia molto lunga, ancora molto lunga da percorrere, non ho mai ritenuto di essere scevro da errori e dimenticanze. Resta il fatto che tutto questo discorso che stiamo facendo questa sera e che abbiamo fatto con il PUMS, torno alle origini, a mio parere, non è strettamente collegato ad un ordine del giorno che chiede solo di dare a questo assessore, ai prossimi che verranno qui e in tutta Italia, delle risorse aggiuntive per fare delle politiche sulla ciclabilità. Fine. Io su questo non riesco veramente a capire dove stia l'elemento così divisivo, al netto delle critiche che ho già detto all'inizio essere condivisibili sulla preventiva condivisione dell'odg.

Poiché nessun altro chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese l'ordine del giorno urgente presentato dai consiglieri De Bernardis, Raineri, Corbani, Togni, Serra, Coter, Deligios, Conti, Nespoli, Zaccarelli, Suardi, Bottaro, Ruzzini, Riccardi, Vergalli, Paganoni, Milesi, Bruni.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 21 voti favorevoli (Serra, Vergalli, Russo, Riccardi, Milesi, Rota, Amaddeo, Deligios, Nespoli, Bruni, Paganoni, Zaccarelli, Bottaro, Conti, Raineri, Togni, De Bernardis, Ruzzini, Coter, Suardi, Corbani), n. 6 voti contrari (Ceci, Minuti, Bianchi, Stucchi, Nosari, Tentorio).

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