



Fratelli d'Italia – Bergamo

Il fallimento delle politiche del Traffico

Premessa

Su l'Eco del 22/5/23 una doppia pagina è dedicata al quotidiano afflusso a Bergamo di residenti, di frequentatori abituali (chissà perché chiamati *City users...*) di visitatori. I dati confermano quello che tutti i bergamaschi sanno: più di 50000 persone in media, prevalentemente dalla provincia, vengono per lavorare a Bergamo, per sbrigare faccende, per andare negli Uffici, per fare acquisti. Vengono soprattutto in auto (addirittura l'84% preferisce il mezzo privato)

**Bergamo ogni giorno
sfiora 180mila presenze
«Servono infrastrutture»**

Il nostro Sindaco sentenza: **“Servono infrastrutture”**. Anche questo lo sanno tutti i bergamaschi, ma se lo dice lui, **dopo nove anni**, deve proprio essere vero.

Il fatto è che Gori di infrastrutture ne ha annunciate tante, in modo molto efficace, da professionista del marketing, **ma ne ha realizzate assai poche**, soprattutto per quanto riguarda il traffico e segnatamente i parcheggi

.

Una politica vessatoria e fallimentare.

Intendiamoci: il problema del traffico è epocale, non ci sono soluzioni magiche, ma qualcuno riesce meglio a regolarlo, altri meno. Il problema nostro è che a Bergamo le cose peggiorano in modo costante, lo dicono i documenti del Comune (v. Piano Mobilità Sostenibile al 2030).

In realtà in questi nove anni la politica per il traffico ha avuto un filo conduttore costante: **ridurre i parcheggi** e disincentivare l'uso dell'auto tramite i **divieti** di transito e di sosta, con relative multe. Ogni allargamento di marciapiede, ogni zona pedonale, ogni ZTL, ogni aiuola, sono servite a ridurre gli stalli su strada, qualche volta con un risultato estetico, qualche

altra senza alcun motivo (v. rotatoria via Palazzolo). **Ma mai sono stati sostituiti da un pari numero di posti auto nella stessa area.**

La stessa politica è stata praticata a Milano da Sala, sodale di Gori, con il risultato che uno studio recentissimo dell'ANCE calcola che a Milano manchino quasi 90.000 posti auto

Parola di sindaco. A queste istanze, Sala ha replicato sostenendo che sì, Milano ha "assolutamente bisogno di un Piano parcheggi, ma anche di avere meno macchine per strada". Scopo per perseguire il quale il sindaco intende "chiedere di avviare immediatamente un tavolo, non retorico". In città, ha sostenuto Sala, ci sono 600mila posti auto,

In sostanza Sala **ammette l'errore: non basta togliere posti auto in strada**, come ha fatto la sua Amministrazione, ma bisogna fornire alternative con, appunto, un Piano Parcheggi.

E a **Bergamo**? nessun ripensamento? quanti parcheggi sono stati eliminati in nove anni?

Il dato è tenuto riservato, ma il risultato è evidente: **l'assessore al traffico Zenoni**, nella risposta ad una interrogazione di Tentorio e Bianchi, l'8/5/23 afferma che, malgrado l'introduzione del pagamento abbia ridotto i permessi gialli in circolazione (il **balzello ha quindi solo lo scopo di disincentivare il parcheggio in strada...**) gli attuali stalli gialli e quelli blu, **sommati**, sono, sul territorio comunale, solo due terzi delle domande dei residenti (!!!). Dunque, questa amministrazione vende i permessi di sosta, li fa pagare 120€, sapendo che i posti non saranno mai sufficienti, neppure contando su quelli blu, che la notte sono gratuiti (sic). **Nelle aree centrali** il rapporto tra domande dei residenti e somma di stalli blu e gialli è **superiore a due**. Quindi i residenti del centro, se non vogliono ricorrere di notte alle strisce blu (e la mattina alle 9.00 mettersi a cercare un posto in quelle gialle...) **pagano un balzello** per avere la probabilità di meno del 30% di avere un posto in strada senza pagare ulteriormente...**se non è questa una politica vessatoria** ...Il motivo? Ce lo racconta Zenoni stesso: "stalli motocicli, dehors, marciapiedi più larghi, piste ciclabili, alberature..." (mai che parli di posti sostitutivi).

Che la politica in questione sia stata sbagliata e scorretta ci pare difficilmente contestabile: un cittadino ha comperato, anni fa, casa ed auto in una determinata zona, valutando la situazione complessiva, e questi amministratori gli cambiano pian piano le carte in tavola, trasformando in modo plateale le dotazioni urbanistiche.

Ma, immaginiamo le obiezioni, lo scopo di **ridurre il numero delle auto** è nobile, val bene la pena di qualche marginale vessazione, è ora di finirla con questo traffico crescente, le motivazioni ecologiche devono farci cambiare gli stili di vita.

Il problema è che le scelte della sinistra sono state largamente fallimentari, hanno vessato i cittadini senza ottenere il risultato di diminuire gli effetti negativi del traffico.

Questo è il risultato di una serie di errori dell'Amministrazione Gori.

Primo errore: gli obiettivi sbagliati

2.1 Punti di forza e debolezza

La ricostruzione del quadro conoscitivo relativo al sistema della mobilità a Bergamo e ai suoi impatti ambientali, sociali ed economici permette di leggere i punti di forza e di debolezza, che si riportano di seguito, con riferimento alla domanda di mobilità, all'offerta di trasporto (reti, servizi), agli impatti sul sistema ambientale e sociale (incidentalità) che il settore genera.

Domanda di mobilità

Tabella 2-1: Domanda di mobilità: punti di debolezza e di forza

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)	PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)
- Il tasso di motorizzazione auto (circa 60 auto ogni 100 abitanti), seppur più basso della media italiana (64/100) e regionale (60,4/100), risulta elevato se confrontato con il valore medio delle città europee (45 auto/100 abitanti). - Diversamente da quanto registrato nel periodo 2008-2015, il tasso di motorizzazione a Bergamo negli ultimi 2 anni è in sensibile aumento; questo aumento è in linea con l'andamento regionale e italiano. - Sulla base delle stime fornite da Regione Lombardia (matrice Origine-Destinazione, 2014) gli spostamenti giornalieri interni al comune di Bergamo sono per il 54% soddisfatti dal modo privato. La quota modale dell'auto raggiunge valori fino all'84% sulle relazioni di scambio tra la città e il territorio circostante.	+ In ambito urbano gli spostamenti ciclabili e pedonali (sia di tipo sistematico che non) raggiungono una quota di oltre il 30% sul totale. Allo scopo di verificare meglio lo Stato di fatto, in fase di attuazione del Piano potranno essere previsti ulteriori studi specifici di approfondimento su tali modalità di spostamento. + Propensione all'utilizzo del trasporto pubblico, in particolare su ferro, elevata (con punte del 37%) su specifiche relazioni origine-destinazione, sia nell'area urbana (cintura) che per il resto della Lombardia. + Elevato tasso di ricambio dei veicoli circolanti (classi "Euro" più recenti).

Questa, pag. 8 del PUMS del Comune (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), è la prima e più importante indicazione degli obiettivi di questa Amministrazione e, sia detto per inciso, **di gran parte delle amministrazioni di sinistra.**

Criticità primaria sarebbe il numero delle auto ogni cento abitanti, più alto della media europea. Peccato che questi finti esperti dimentichino **sempre** un altro numero: la percorrenza media delle auto italiane, **10712**, che è notevolmente più bassa della media europea, **12743**, (recente studio UNRAE con dati relativi al 2019). Tutto ciò dipende dalla vetustà del parco circolante e dalle condizioni del mercato italiano. Tra l'altro, il divario si sta accentuando, come indica lo stesso documento del Comune e gli ultimi dati disponibili: dopo il Covid il mercato dell'auto ha ripreso vigore, ma solo circa 60 auto vengono rottamate, a fronte di 100 acquistate. La vicenda delle auto elettriche può addirittura accentuare il fenomeno: un qualsiasi cittadino può tenersi una vecchia auto a benzina o gasolio, per fare un lungo viaggio senza problemi, e magari compra una elettrica per risparmiare e non inquinare in città.

Insomma, al Comune non deve interessare il tasso di motorizzazione e la proprietà dell'auto, che rimane un **mezzo di libertà**.

Oltretutto questa Amministrazione ha scatenato la sua guerra silenziosa alle auto nel momento stesso in cui in Europa una maggioranza di colore simile ha imposto che entro il 2035 tutte le nuove auto siano elettriche. Rischiando così di sconfiggere l'industria europea e di produrre milioni di disoccupati. Perché cambiare l'auto, se poi fanno di tutto per non farla usare in città?

Il Comune deve fare in modo che nel suo territorio il **movimento dei veicoli sia fluido, non inquinante, non pericoloso (guarda caso, tutti i tre indicatori sono in peggioramento a Bergamo)** e che le troppe auto non rovinino il paesaggio urbano

L'unico modo serio ed efficace per ottenere il risultato è di offrire alternative convenienti.

Secondo errore: tanto fumo e poco arrosto

Il vero problema è che Gori ha usato in nove anni **tanto bastone** (diminuzione dei parcheggi, ZTL, multe) e **poca carota**. Le finte pistine ciclabili, i monopattini, le bici a noleggio sono azioni di per sé non negative, ma assolutamente incapaci di incidere veramente sul problema. Tanto è vero che in **nessun** documento del Comune esiste una valutazione numerica degli effetti di queste azioni, che van bene solo a scaldare gli animi di "gretini" e compagnia bella. Che la gente vada di più a piedi ed in bici è lodevole, ma non puoi metterti il cuore in pace pennellando in tutta la città corsie larghe meno di un metro...

Terzo errore: niente parcheggi di interscambio

Abbiamo visto che Bergamo ha una esigenza imprescindibile: limitare fortemente l'ingresso in città **con l'auto** di visitatori e *city users*.

Le presenze in città rilevate dalle celle telefoniche

Le presenze medie durante l'anno

		Cittadini	City-Users	Visitatori	Totale
Città	2022	116.727	53.105	7.259	177.092
Città	2023	112.209	53.425	13.170	178.804
Città alta*	2023	2.202	2.096	7.422	11.721

Le presenze medie nei giorni feriali

		Cittadini	City-Users	Visitatori	Totale
Città	2022	117.960	58.091	6.538	182.589
Città	2023	114.421	58.809	11.864	185.095
Città alta*	2023	1.943	1.418	5.581	8.943

Le presenze medie nei weekend e festivi

		Cittadini	City-Users	Visitatori	Totale
Città	2022	114.229	47.630	8.830	170.688
Città	2023	111.747	49.692	16.666	178.105
Città alta*	2023	2.680	3.297	10.733	16.710

Per ottenere questo obiettivo **vanno bene** in prospettiva la TEB 2, il treno per Orio, l'aumento delle frequenze dei treni per l'Ospedale etc. Ma, se oggi l'afflusso è all'84% con mezzi privati, e si vuole incidere sulla realtà, bisogna avere adeguati **parcheggi di interscambio**.

Un parcheggio di interscambio tra mezzo privato e pubblico, per essere tale, ha bisogno di alcune condizioni, ciascuna **inderogabile**:

1 Essere **prossimo** alle grandi arterie di comunicazione

2 Costare **significativamente meno** degli eventuali parcheggi nel centro

3 Avere **collegamenti frequentissimi** con il centro e con un nodo importante del trasporto pubblico. L' intervallo dei collegamenti deve essere inferiore ai **dieci minuti**.

4 Avere un numero di posti elevato, superiore alla domanda media (se un utilizzatore lo trova pieno qualche volta, non ci torna più).

Per intenderci, Lampugnano e Cascina Gobba, per chi va a Milano, sono parcheggi di interscambio abbastanza efficaci.

Bergamo non ha parcheggi di interscambio. Nessun parcheggio periferico corrisponde ai criteri indicati, perché **nessuno ha fatto niente nei nove anni passati**. Tanto per fare un esempio: il programma elettorale di Gori del maggio 2019, i punti programmatici dell'ottobre 2019, il citato PUMS, parlano di un parcheggio **in viale Giulio Cesare**, nell' area dell'ex Reggiani. Molto bene, ma ancora oggi non ci è dato sapere dove si costruisca, quando sia programmato, quanti posti siano previsti, quale sia il collegamento con la Circonvallazione. Non si parla di navetta rapida di collegamento, ma solo delle linee ATB che passano nei paraggi (frequenze di una ventina di minuti durante il giorno, di sera tempi biblici).

Questa Amministrazione avrà nella storia della Città un posto di rilievo per non avere **neppure pensato** di sfruttare i rilevanti lavori della **rotatoria dell'Autostrada** per inserire almeno il collegamento ad un grande parcheggio di interscambio, accessibile direttamente dall'autostrada e collegato al Centro di Bergamo e a Città Alta/Funicolare con navette frequenti. In compenso ci parlano di via Spino (sembra una battuta umoristica...) di Porta Sud (campa cavallo) e di Chorus Life (farà la fine del Palazzetto...). Tutti di là da venire.

Quarto errore: l'ATB dorme

Per ottenere una trasformazione epocale, e convincere i cittadini ad usare più diffusamente il mezzo pubblico, bisogna cambiare le carte in tavola, con un **ripensamento totale** di frequenze, linee, dimensioni degli autobus, servizi agli utenti. Invece, il servizio pubblico è rimasto sostanzialmente invariato.

L' unica novità fu l'acquisto dei bus elettrici: uno **spottone elettorale** per spingere la candidatura di Gori in Regione. Da un punto di vista generale, fu un errore: la tecnologia era in evoluzione ed ancora molto costosa, con lo stesso investimento si sarebbe potuto acquistare un numero doppio di autobus a gas, per sostituire i vecchi ed inquinanti autobus a gasolio. Poi si scoprì che l'autonomia era inferiore a quanto preventivato e sulle linee girarono autobus "normali" per sopperire alla insufficienza dei nuovissimi mezzi.

Tant'è, le novità implicano sempre qualche rischio. Ma oggi, passati cinque anni, messa in cassetto l'avventura elettorale, a che punto siamo? Nel frattempo, la tecnologia si è evoluta, i costi sono scesi. Insomma, forse sarebbe il caso di continuare. Quanti bus elettrici sono stati acquistati da allora? Quante linee sono state trasformate all' elettrico? **Se era una scelta preveggenza, bisognava continuare. Se invece non si è continuato su quella strada, vuol dire appunto che fu solo una trovata propagandistica.**

Una visione ambiziosa e realistica

Apparentemente un ossimoro: come si può la nostra Amministrazione essere ambiziosa e realistica allo stesso tempo?

Deve, avendo sempre in mente un modello di città bella, pulita, sicura. Con le auto **parcheeggiate il più possibile sottoterra**, senza inquinamento, senza incidenti.

Ma tenendo anche conto delle reali **esigenze** dei cittadini. Se una mamma deve portare un figlio in palestra e l'altro in piscina, non va né in bici né in bus. Se fa la spesa settimanale in un ipermercato in periferia, non può usare il monopattino. Se piove, meglio andare al lavoro in auto. Se voglio andare in vacanza, difficilmente uso solo il treno, e l'auto devo poi parcheggiarla da qualche parte.

Per ottenere risultati tangibili, coerenti con la nostra visione, ma senza essere velleitari, per una volta siamo d'accordo con Gori: **“servono infrastrutture”**.

Quelle che lui non ha fatto in nove anni.

Primo obiettivo: il Piano Parcheggio per i residenti

Bisogna fare come a Milano: realizzare uno studio per determinare quanti siano i **posti auto mancanti** (il PUMS di Bergamo neppure si pone il problema), dividendoli per zone.

Dopodiché si deve scrivere un **Piano**, assieme alle parti interessate. Per non gravare troppo sugli investimenti, si può pensare di richiedere, come onere di urbanizzazione, che in ogni ristrutturazione rilevante sia prevista una parte aggiuntiva di **parcheggi sotterranei**, da destinare a “zone gialle” per i residenti del quartiere. Ad esempio, se si fosse partiti prima, oggi ci potrebbero essere parcheggi gialli interrati in via Suardi, in via Camozzi, nell'area Montelungo, in V.le Vittorio Emanuele..., quindi anche nel Centro di Bergamo.

Nel frattempo, non si toglie più neppure un posto auto su strada, senza sostituzione.

In attesa del Piano, proponiamo che coloro che hanno il permesso per posti dei residenti, possano liberamente parcheggiare nei posti blu della stessa zona

Secondo obiettivo: i Parcheggi di interscambio

Abbiamo visto quanto siano importanti per ridurre l'afflusso delle auto dei non residenti. Anche qui serve uno studio dettagliato: collocazione, numero di posti, tariffe, navette.

In questo caso, trattandosi di posizioni intorno alla Circonvallazione, si può pensare anche all'utilizzo di capannoni ed aree dismesse, sulla falsariga dei parcheggi degli aeroporti. L'importante è fare in fretta, magari riservandosi in un secondo tempo di costruire parcheggi sotterranei.

Determinante sarà il parcheggio nell' area ex Reggiani, in posizione strategica per drenare il traffico della Valle Brembana, comunque adiacente alla Circonvallazione, **vicino allo Stadio** e collegabile facilmente, con navette o con un servizio pubblico raddoppiato, **alla zona dei musei ed al Centro**. La TEB 2 dovrà passargli accanto, per aggiungere un collegamento di tipo metropolitana. **A proposito di TEB2** (e di tram da Dalmine, di raddoppio ferrovia da Ponte San Pietro): **c'è qualcuno che sta pensando ai parcheggi di interscambio a monte di queste linee?** Perché altrimenti un signore che viene in auto da Zogno, o da Osio Sotto, preferisce continuare fino al centro di Bergamo e non utilizzare affatto i mezzi pubblici. Bisogna prevederne lo sviluppo con obiettivi ambiziosi in termini di posti disponibili, risultato ambientale ed estetico, **tempi rapidissimi**

Terzo obiettivo: ripensare il servizio pubblico.

L' ATB svolge oggi il suo compito, senza infamia e senza lode. In moderato attivo, dà alla Città un servizio sostanzialmente invariato negli **ultimi dieci anni**. Se si vuole **convincere i bergamaschi** ad un uso totalmente diverso del servizio pubblico, bisogna studiarlo integralmente: **frequenze**, costi e tariffe, connessioni tra linee ed attuali e futuri trasporti su rotaia (TEB 1 e 2, Bergamo-Aeroporto, Trenord), comodità degli autobus, aspetti ambientali. Sugeriamo di **studiare a fondo le migliori pratiche a livello europeo**, per potere superare i più bravi. E questo studio sia oggetto di una grande mostra alla cittadinanza, per far condividere le scelte e per preparare il cambiamento.

Quarto obiettivo: Città Alta.

La scelta della Fara, dentro le Mura, per il parcheggio di interscambio di Città Alta appare sempre più **sbagliata**. A parte le vicende infelici e tortuose dell'appalto, è evidente a tutti che l'aumento, inevitabile ed auspicabile, dei visitatori si tradurrà in sempre più lunghe fila di auto lungo Viale Vittorio Emanuele. Bisogna tornare all' impostazione iniziale di parcheggio riservato **prevalentemente ai residenti**.

Anche qui, non si tolga alcun posteggio su strada, fintantoché il Parcheggio della Fara non sia pienamente operante.

Ma soprattutto, è ora di pensare veramente ad una **nuova risalita in Città Alta**, come è presente a Perugia, Urbino, Spoleto ed altre Città d' Arte che stanno su un colle.

Dunque, si progetti un sistema di scale mobili o ascensori dentro le Mura, accessibile da via Baioni, che si colleghi agli ascensori del parcheggio in costruzione. È evidente che sarà necessario un grande parcheggio interrato alla base: in attesa della sua realizzazione si potrà ricorrere ad una navetta dedicata dal Parcheggio di Viale Giulio Cesare

Quinto obiettivo: un Piano per gli anziani.

Forse qualcuno non è stato avvisato che la popolazione sta invecchiando. Tutte le alternative all'automobile proposte da Gori, a parte le multe che vanno bene per tutte le età, sembrano pensate per un corso di *pilates*, al fine di ridurre i chili di troppo. Monopattini, piste ciclabili, bici a noleggio sono tutte buone iniziative, lo ripetiamo, ma saranno sempre meno quantitativamente incisive ai fini della sostituzione dell'auto. In una Città in cui anche per raggiungere il Monterosso bisogna fare un piccolo Gran Premio della Montagna bisognerà per esempio che all'ATB sia affidato anche il compito di noleggiare **quadricicli elettrici**, di rivedere la salita e la sicurezza sugli autobus, di fare un Piano in cui tutto sia esaminato con gli occhi di chi è stato giovane qualche anno fa.

Sesto obiettivo: una viabilità più fluida

La riduzione della auto circolanti dovrà rendere più fluida la circolazione, ma si impongono comunque interventi in **diverse aree della Città**, per eliminare strozzature ed intasamenti. Ci riferiamo per esempio al nodo di Pontesecco, in cui le rotatorie in costruzione sembrano essere solo un pannicello caldo. Bisogna studiare una serie di interventi più radicali su tutto l'asse verso la Valle Brembana, senza illudersi che la TEB2 risolva del tutto il problema (del resto, la TEB1 non ha certo evitato l'esigenza della recente bretella sul rondò di via delle Valli...).

Inoltre, bisogna pensare ad un esteso uso delle tecnologie più recenti per regolare il funzionamento dei semafori in base al traffico. Nelle ore di maggior intasamento, bisogna regolare i tempi in modo che i flussi principali siano favoriti ed i tempi di percorrenza ridotti

Questi sei obiettivi si possono raggiungere con un lavoro continuo, attento a **risultati quantificabili**, non solo ad annunci ad effetto, cercando di **coinvolgere i cittadini e di ascoltarli**