



Alla Cortese Attenzione
Giorgio Gori
Sindaco di Bergamo

E p.c.

Marco Brembilla
Assessore ai lavori pubblici e reti, manutenzioni, servizi
tecnologici

Stefano Zenoni
Assessore alla pianificazione territoriale e mobilità

Leyla Ciagà
Assessore all'ambiente, politiche energetiche, verde
pubblico

A seguito dell'incontro presso il Comune in data 10 dicembre 2015 e delle successive riunioni effettuate all'interno e tra le scriventi Associazioni prevale e si conferma la convinzione che l'ipotesi di proseguire nella direzione di realizzare un parcheggio multipiano di 460 posti nell'area dell'ex Parco Faunistico alle condizioni poste dalla Convenzione sottoscritta anni fa e senza modifiche sostanziali della stessa sia un errore che, pur se dettato da comprensibili valutazioni economico-finanziarie, può produrre nel medio e lungo termine conseguenze molto negative non solo per la valorizzazione turistica ed ambientale del centro storico di Città Alta e dei Colli, ma anche per le scelte relative alla mobilità di tutta la città.

Come ribadito nella corrispondenza intercorsa tra le scriventi associazioni e le diverse amministrazioni che hanno "ereditato" l'operazione approvata dalla Giunta Veneziani poco prima del termine del mandato, un parcheggio di così notevoli dimensioni dentro la cerchia delle mura, aperto al traffico privato dei non residenti:

- manca di coerenza con i principi del Piano Particolareggiato di città Alta, che prevede piccoli parcheggi per residenti dislocati in vari punti all'interno delle Mura e parcheggi esterni con accessi meccanizzati per turisti e visitatori
- è in contrasto con il Piano territoriale del Parco dei Colli, che demanda le scelte al Piano particolareggiato di Città Alta;
- rende incerte e aleatorie le possibilità future di disciplinare l'accesso di auto dei non residenti all'interno del cerchio delle mura, e comunque di operare scelte generali sulla mobilità cittadina, creando un pesante vincolo fuori dal controllo delle amministrazioni pubbliche
- appare in contraddizione, se non addirittura in palese contrasto con gli impegni assunti dal nostro Paese nel perseguire con decisione il contenimento dell'emissione di gas inquinanti e per ridurre l'uso dei mezzi di trasporto privato, a favore di mezzi pubblici o alternativi alla gomma (scale mobili, ascensori, ecc.).
- va in contrasto con quanto rilevato dal PUM sulla necessità di accessibilità a Città Alta "Il terzo problema evidenziato riguarda la scarsa competitività del trasporto pubblico nel soddisfare la



domanda di accessibilità quotidiana a Città Alta, con quasi il 70% della domanda di mobilità delle ore di punta dei giorni feriali soddisfatta dall'auto privata. Il problema non è da associare al livello di servizio di trasporto pubblico offerto, in quanto sia la Linea 1 che la Funicolare offrono oggi elevate frequenze e una capacità superiore alla domanda”

È inoltre evidente che il tema dell'accesso e della sosta è fortemente incidente sull'equilibrio sociale di Città Alta e sul processo di trasformazione già in atto da alcuni decenni che vede il progressivo esodo delle fasce meno protette, la loro sostituzione con un'élite benestante, la perdita di servizi dedicati ai bisogni dei residenti sostituiti da servizi rivolti unicamente al turismo, i prezzi esorbitanti degli affitti, l'uso sempre più ampio delle abitazioni trasformate in camere di vacanze, B&B e seconde case.

Le scriventi associazioni ritengono che le scelte relative alla mobilità debbano essere prioritariamente finalizzate non ad assecondare ma a riequilibrare i fenomeni descritti, favorendo invece la residenzialità e la mixité sociale.

Rimaniamo, quindi, contrari alla realizzazione del Parcheggio della Fara che, per come definito nella convenzione approvata anni fa appare sbagliato e antistorico: non siamo più negli anni '60 ed è ormai assodato che l'autovettura non deve più avere priorità assoluta nelle scelte di tutela conservazione e valorizzazione turistica dei centri storici, così come in altre parti delle città.

Pensiamo che la società che dovrebbe costruirlo abbia dimostrato di non avere le competenze e le qualità per realizzarlo. Siamo convinti che questa convenzione dovrebbe essere impugnata dal Comune e annullata e che sarebbe necessario ripensare da zero le necessità a cui si intende dare risposta, dando attuazione alle intuizioni urbanistiche ed ambientali del piano particolareggiato.

Prendendo atto, seppur non condividendola, dell'ipotesi non definitiva ma ancora aperta e non del tutto esclusa, di procedere con quest'opera si sottopongono le valutazioni di seguito riassunte, nella speranza di offrire un contributo positivo per la soluzione di un problema della cui complessità siamo tutti consapevoli.



La realizzazione del parcheggio del Parco Faunistico deve essere affrontata con il massimo principio di cautela, trattandosi di un'opera di altissimo impatto ambientale, che potrebbe riverberare effetti negativi rilevanti per un periodo lungo non solo su Città Alta, ma su tutta la Città.

Al principio di cautela vorremmo fosse affiancato un principio di trasparenza che permetta alla cittadinanza di essere informata in maniera puntuale sulle scelte che la Giunta sta portando avanti e sulle difficoltà che incontra legate sia alla storia della convenzione sia agli oggettivi limiti tecnici. Un percorso di partecipazione che prosegua nella fase di cantierizzazione che vada in netta controtendenza rispetto alle nebbie che hanno aleggiato per tutti questi anni.

Le valutazioni in merito devono sempre riguardare non solo il progetto in sé, ma le conseguenze sul sistema complessivo della mobilità cittadina che l'accessibilità alla nuova struttura comporterebbe e la correlazione con gli altri strumenti di accesso a Città Alta e di mobilità complessiva per il periodo di tempo in cui avrà valore la convenzione. Ci riferiamo, tra le altre cose, al progetto della TEB linea 2 che proprio in questi giorni è stato rilanciato sulla stampa locale e che potrebbe influire in maniera significativa sulle modalità di accesso a città alta per chi scende dalla Val Brembana -

Approfittiamo di questo passaggio per segnalare che riteniamo necessaria un'indagine che individui i flussi di provenienza e di destinazione degli utenti occasionali di Città Alta (cittadini di Bergamo città, dell'hinterland, delle valli, della Bassa, stranieri che arrivano da Milano, pacchetti turistici, flussi generati da Orio, studenti universitari, etc...) che permetterebbe di individuare soluzioni più efficienti e dinamiche alle differenti problematiche di accesso.

Parimenti riteniamo che sarebbe essenziale avere uno studio dettagliato delle esigenze reali e delle richieste da parte dei principali attrattori di flussi (Ristoranti, Alberghi, etc...)

Si ritiene che sia necessario predisporre la convenzione attuativa in maniera da garantire, nell'interesse pubblico, la possibilità per l'Amministrazione attuale e per quelle future di poter governare le politiche sulla mobilità di Bergamo che, inesorabilmente, andranno verso la limitazione progressiva dei flussi automobilistici accelerata dai nuovi accordi di Cop 21 e dalla gravità della situazione padana che ci impegnano in tempi assai stretti a mettere in atto politiche efficaci per la riduzione dei gas inquinanti sui quali il traffico automobilistico ha un'incidenza notevole.

Si ritiene quindi necessario che la convenzione debba essere congegnata in modo tale da lasciare aperta per l'Amministrazione la possibilità di introdurre - nell'interesse e a tutela della salute pubblica - misure di limitazione dei flussi attraverso l'istituzione di ZTL (o analoghe) non solo dentro le Mura, ma anche nella Città Bassa e fuori dalla cinta veneziana, comprendendo anche le vie di afflusso alla Città Alta: l'ipotesi di funzionamento per l'intero arco della giornata (24 ore al dì) del nuovo parcheggio per i prossimi 30 anni (durata della convenzione), non deve infatti tradursi nell'impossibilità per chi governa il territorio di definire via via con provvedimenti generali le adeguate politiche della mobilità complessiva di cui abbiamo urgenza e bisogno.



CRITERI OPERATIVI

La realizzazione del parcheggio dovrà dimostrare un **BILANCIO ECOLOGICO POSITIVO RISPETTO ALLA SITUAZIONE ATTUALE**: attraverso idonee misurazioni verificabili il progetto dovrà cioè essere concepito (sia nelle fasi di cantierizzazione che in quelle di gestione dell'opera finita) per apportare migliorie rispetto alla situazione esistente.

In particolare i parametri da dimostrare prioritariamente sono riferiti a due questioni fondamentali che attengono la salute dei cittadini e che sono:

- Inquinamento atmosferico dovuto ai flussi di veicoli a motore
- Inquinamento acustico dovuto ai flussi di veicoli a motore

sia dentro le Mura che nel contesto adiacente direttamente collegato per garantire l'accessibilità in entrata e in uscita alla nuova struttura (Via san Tomaso, Via San Lorenzo, Viale Vittorio Emanuele..).

Non potrà essere accettata una situazione che crei situazioni di peggioramento alla situazione del traffico che già grava sulle vie di accesso/uscita da Città Alta, in particolare su quelle storiche densamente abitate caratterizzate da sezioni viarie del tutto inadeguate, come Via San Tomaso e Via Borgo Canale. Su tali vie è, infatti, evidente che all'interno di una revisione generale della mobilità cittadina dovrebbero essere definite ZTL permanenti, e non solo temporanee come quelle già sperimentate introducendo anche sistemi di videosorveglianza adeguati ad esercitare un effettivo controllo.

VALUTAZIONI QUANTITATIVE

Il Bilancio Ecologico potrà essere costruito avvalendosi di valutazioni quantitative/numeriche e da valutazioni qualitative. Si allegano due schemi di sintesi esemplificativi che sarebbe interessante compilare per capire a livello elementare qual è l'entità del problema.

Si distinguono 2 categorie di utenze per i parcheggi disponibili in Città Alta:

- 1) Utenti occasionali cioè soggetti che decidono di utilizzare la propria autovettura per raggiungere Città Alta e che poi qui parcheggiano a pagamento; a questa categoria appartenerebbero (secondo l'ipotesi prospettata dall'amministrazione) i 430 posti del nuovo parcheggio (salvo eventuale quota riservata in comodato oneroso ai residenti). Rispetto alla situazione attuale (per i dati in ns possesso da verificare i posti auto per utenti occasionali a rotazione sono 230) il nuovo parcheggio comporterebbe un aggravio quantitativo di 200 posti a rotazione che dovrebbero quindi essere tolti da altre parti, al fine di ottenere un bilancio ecologico (dal punto di vista quantitativo) almeno alla pari.

Sarebbe importante avere anche una stima dei flussi di traffico aggiuntivi che la presenza di un polo attrattore genera in modo da riuscire ad ipotizzare ulteriori strumenti di compensazione.

In prima ipotesi si ritiene comunque indispensabile la soppressione di tutti i parcheggi a pagamento esistenti entro le Mura (facendo in modo che il nuovo parcheggio rappresenti effettivamente l'unico luogo dove è possibile parcheggiare a pagamento) ed in particolare si ritiene indispensabile l'eliminazione di:

- parcheggio a pagamento di Porta S. Alessandro
- parcheggio a pagamento in Piazza Mercato del Fieno
- parcheggi a pagamento con parchimetro lungo le Mura



È peraltro evidente che il mantenimento di questi parcheggi costituirebbe comunque un grave impedimento per il rafforzamento della ZTL lungo il viale delle Mura e per la riorganizzazione generale dei flussi che invece potrebbero costituire l'unico vantaggio effettivo per la realizzazione del nuovo parcheggio.

- 2) Residenti e domiciliati (perché titolari di attività) dotati di autorizzazione permanente alla sosta concessa ai sensi dell'art. 8 del Regolamento vigente, da distinguere tra coloro che dispongono di autorimessa privata dove parcheggiare il veicolo di proprietà e coloro che invece non ne dispongono; in particolare si ritiene che il calcolo debba opportunamente riferirsi al numero delle unità immobiliari tendendo all'obiettivo teorico: un'unità immobiliare/un posto parcheggio.

A tal proposito si dovrebbero comunque fissare i seguenti criteri:

- non potranno essere rilasciati permessi permanenti di sosta in spazi pubblici alle unità immobiliari che già dispongano di autorimesse private sulla base di un effettivo controllo/ monitoraggio della situazione esistente.
- le autorizzazioni al parcheggio su suolo pubblico dovranno essere rilasciate non a titolo gratuito, ma a pagamento e rinnovate tutti gli anni, previo versamento del canone previsto, da accantonare in un fondo da destinare alle opere di migioria dei sistemi di trasporto e mobilità collettiva. Si ritiene, infatti, che la possibilità di parcheggiare la propria auto su suolo pubblico non possa essere considerato un diritto a prescindere, ma che debba invece essere considerata come una concessione onerosa, trattandosi di utilizzo privato di spazio pubblico.

Onde evitare la penalizzazione delle fasce economicamente deboli di residenti dovranno essere introdotti criteri di riduzione del canone, per esempio agganciandolo all'ISEE.

Inoltre, sempre con l'obiettivo di calmierare la tendenza alla gentrificazione di Città Alta (calo di mixité sociale e presenza esclusiva di fasce di popolazione con reddito alto) si dovranno inserire criteri di priorità privilegiando l'assegnazione dei permessi di sosta alle prime residenze piuttosto che alle seconde case.

Non è chiaro quale sia attualmente il numero di posti auto disponibili per la categoria e quali siano le reali esigenze rispetto al numero di unità immobiliari effettivamente esistenti: è quindi necessario implementare un censimento/banca dati da tenere costantemente monitorato e aggiornato per conoscere il numero delle unità immobiliari e quello delle autorimesse private esistenti: il censimento dovrà ovviamente distinguere e rendicontare quante tra le unità immobiliari sono adibite ad attività non residenziali, quali e quante a residenza.

Si possono comunque affermare i seguenti criteri a priori:

- È necessaria una riorganizzazione mirata generale dei posti auto di questa categoria che, coerentemente con l'obiettivo già avanzato nel PP favorisca la sosta dei residenti effettivi.
- Via le auto da Piazza della Cittadella, da Piazza Angelini e da piazza Rosate che dovranno rimanere vuote.
- Utilizzo totale di piazza Mercato del Fieno per i residenti, cioè per coloro che abitano in Città Alta (eliminando la parte di parcheggi attualmente esistenti a pagamento come detto al punto 1) La posizione appare particolarmente indicata in quanto baricentrica rispetto al tessuto urbano di Città Alta.



- In linea di massima si ritiene necessario lasciare i posti auto interni al tessuto urbano della città alta all'uso dei residenti, individuando invece i posti per titolari delle attività lungo le Mura, in sostituzione dei parcheggi con parchimetro soppressi.
- Analoga valutazione si deve estendere alla possibilità di sosta per coloro che lavorano presso le attività esistenti per i quali è auspicabile prevedere l'obbligo di utilizzo di mezzi pubblici con facilitazioni sui costi degli abbonamenti e, nel caso di orari incompatibili notturni, l'utilizzo prevalente di ciclomotori da parcheggiare in zone circoscritte nella fascia lungo le Mura.
- Ridefinire le modalità di assegnazione dei permessi permanenti (art. 8 del regolamento vigente). In particolare si potrebbe:
 - introdurre come condizione obbligatoria per il rilascio del permesso di sosta di titolari di attività la disponibilità di auto ibride o elettriche.
 - introdurre un numero massimo di permessi rilasciabili che non ecceda il numero di posti disponibili per la sosta.
 - Fare convenzioni con gli alberghi e i ristoranti per l'introduzione di un parco auto elettriche condiviso e utilizzato per gli spostamenti dei clienti a partire dall'aeroporto (vedi Budapest) e con stazione terminale nel Parcheggio della Fara.

Ai parametri quantitativi del Bilancio Ecologico si possono aggiungere come ulteriori criteri di valutazione qualitativi la possibilità di un migliore controllo pubblico dei flussi con conseguente:

- Riduzione dei tempi di attesa e dei giri a vuoto per trovare un parcheggio, delle code per entrare e uscire da città alta.
- Miglioramento delle disponibilità per i residenti e per le utenze individuate
- Migliore organizzazione del traffico su ruote privato come condizione per un migliore scorrimento dei mezzi di trasporto pubblico
- Eliminazione dell'inquinamento visivo dovuto alla presenza di autoveicoli parcheggiati nel tessuto storico in particolare nelle piazze.

Sempre parlando dei parametri del Bilancio Ecologico, è importante anche definire come cambierebbe l'accesso da Porta Garibaldi: se l'accesso da Porta Sant'Agostino fosse limitato ai residenti e ai fruitori del parcheggio scomparirebbe la possibilità di usare Città Alta come circonvallazione interna. All'interno del ragionamento di Bilancio ecologico bisogna valutare il mutamento di questo flusso di auto (la cui consistenza secondo i dati riportati nel PUM è di alcune migliaia di veicoli al giorno) nonché le ipotesi di cambiamento della mobilità interna a città alta. È da segnalare che il PUM sconsigliava, all'epoca della sua stesura, l'eliminazione del traffico di attraversamento da Città Alta nelle ore di punta, rimandando questo auspicabile intervento agli scenari futuri".

ASCENSORE DEL NUOVO PARCHEGGIO

Dovrà essere disponibile per un uso pubblico e non solo per gli utenti del parcheggio.



Italia
Nostra



TELEFERICA PER IL TRASPORTO DEI MATERIALI DA CAMPO UTILI

Ottima proposta. Perché non pensare già in fase di progettazione alla possibilità di trasformarla in una funicolare definitiva una volta ultimata l'opera?

Del resto lo stesso PUM segnala la necessità di pensare un servizio di trasporto complementare al servizio attualmente fornito dalla funicolare il cui attestamento su Piazza Mercato delle Scarpe risulta troppo lontano per quote significative di domanda dei giorni feriali.

Bergamo, 19 gennaio 2016

Associazione per Città Alta e i Colli di Bergamo
Giuseppe Cattaneo

Italia Nostra Bergamo
Mariola Peretti

Legambiente Bergamo
Nicola Cremaschi