LA CITTÀ CHE CAMBIA

Il dibattito sul terzo lotto del piacentiniano
A confronto due idee di mobilità e urbanistica

Lega: «Multipiano in centro» La giunta: «Sarebbe un errore»

La proposta di Ribolla e Pecce dopo la presentazione del restyling di piazza Matteotti

Solo con un parcheggio sotterraneo si può parlare di pedonalizzazione

Alberto Ribolla
Lega

Guardiamo a quello che ci insegnano città francesi, svizzere o tedesche

Luisa Pecce
Lega

Prima è arrivata la bocciatura — da parte della Lega — del progetto che ridisegna il terzo lotto del Centro piacentiniano, tra la sede del Comune di Bergamo e Palazzo Uffici. Ora c'è la controproposta dei consiglieri leghisti Alberto Ribolla e Luisa Pecce che s'immaginano un futuro diverso per quest'area rispetto all'idea della maggioranza.

«Un centro felicemente pedonalizzato può essere attrattivo e di stimolo per la vitalità della città e del commercio se ricalca quanto ci insegnano tante realtà urbanistiche di città francesi, svizzere o tedesche. Parcheggi sotterranei in pieno centro — dicono i leghisti — sono la soluzione e non il problema perché non attirano maggior traffico, ma offrono un servizio che impedisce il congestionamento e l'inquinamento. Perché non realizzare un parcheggio sotterraneo davanti a Palazzo Uffici? Si risolverebbe anche il problema degli stalli intorno al monumento di Vittorio Emanuele. Solo così — sostengono Ribolla e Luisa Pecce — si può parlare di pedonalizzazione del centro senza danneggiare il commercio». I due consiglieri parlano anche del progetto del Comune di realizzare un parcheggio sotterraneo a largo Belotti. «Se ne parla da anni — dicono —, ma l'amministrazione è molto titubante e possibilista a fasi alterne (forse per paura di scatenare le reazioni degli ambientalisti contrari per principio ai parcheggi in centro?). Timidamente si pensa di realizzare in futuro un solo piano ipogeo dedicato ai lavoratori degli uffici pubblici. Siamo convinti che un multipiano sarebbe molto più logico e fruibile. Scontiamo, poi, anche il fatto che Palazzo Uffici non abbia un parcheggio dedicato. Riservare ai dipendenti parte degli stalli del parcheggio di via Borfuro, come sembra sia intenzione in un prossimo futuro, vuol dire togliere spazi ai cittadini che quotidianamente saturano l'impianto».

In giunta L'assessore alla Mobilità Stefano Zenoni *(foto sopra)* boccia la controproposta della Lega sul terzo lotto del Centro piacentiniano. Sotto, un rendering

La proposta della Lega viene stroncata dalla maggioranza. «Non credo sia un'idea intelligente voler realizzare un parcheggio in pieno centro — dice l'assessore alla Mobilità, Stefano Zenoni —. Si creerebbe ancora più traffico lungo viale Papa Giovanni e viale Roma. Mi sembra singolare una proposta di questa portata come risposta a un progetto che cancella soltanto 19 strisce blu». Secondo Zenoni, ci sarebbero anche vincoli difficilmente superabili per un intervento così invasivo. «E poi lo spazio tra la sede del Comune e Palazzo Uffici non è enorme. Per fare un parcheggio — dice Zenoni — serve spazio per le rampe di ingresso e uscita. Al di là del merito, mi sembra anche irrealizzabile». Meglio, spiega l'assessore, che i parcheggi siano un po' più lontani dal centro. «Diversi studi — spiega Zenoni — dimostrano che se si realizza un parcheggio sotto un negozio, il cliente va soltanto in quel punto vendita. Se invece deve fare gli ultimi 300 metri a piedi, il commercio ci guadagna». Sulla realizzazione del parcheggio in largo Belotti è l'assessore alla Riqualificazione urbana Francesco Valesini a spiegare che il progetto non è tramontato. Anche se non è realizzabile a breve. «Si era ipotizzato — spiega Valesini — di costruire un parcheggio in project financing. C'era l'interesse di un privato che ha proprietà nella zona, l'Immobiliare della Fiera, ma poi ha ritenuto non fosse conveniente e la proposta, che rimane valida, non si è concretizzata. L'idea era realizzare parcheggi pertinenziali, riservando una quota ai dipendenti del Comune». Sia Zenoni che Valesini sottolineano poi che fare un parcheggio davanti al Comune comporterebbe il taglio di tutti gli alberi. «In piazza Dante non si potevano tagliare e qui invece sì?», chiedono ironicamente.

Gli alberi
Gli assessori: «In piazza Dante ci dicevano di non tagliarli, qui invece si possono abbattere?»

Largo Belotti
Il Carroccio: «Sarebbe logico realizzare anche in questa zona un multipiano»

Nel dibattito interviene anche il consigliere regionale di Azione, Niccolò Carretta, per definire «surreale la proposta di un multipiano in pieno centro a fronte della perdita di 19 posti auto. La Lega cittadina non perde occasione per dimostrare che non solo non ha una visione di sviluppo di Bergamo, ma che è solamente accecata dal furore ideologico sui parcheggi. I commercianti hanno apprezzato il progetto dimostrando di avere una visione innovativa della città, cosa che non si può ancora dire della Lega».

Silvia Seminati

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Treno per Orio sui binari di via Fara La teoria della partecipazione e la pratica delle grandi opere

L'editoriale

SEGUE DALLA PRIMA

La vicenda

● Il tracciato del futuro collegamento ferroviario tra Bergamo e l'aeroporto attraversa a raso il quartiere di Boccaleone

● Contro il progetto i residenti *(foto)* hanno lanciato una campagna di protesta

Il comitato è convinto che una soluzione diversa sia possibile: se l'Italia ha molte risorse da investire grazie al Recovery Plan, ne usi una parte per far sì che il collegamento per l'aeroporto sia più sostenibile anche per Boccaleone.

Salvo sorprese improbabili il treno per Orio alla fine verrà realizzato come lo prevede Rfi. Aggiungiamo il fatto che con i fondi del Recovery l'Italia sta pagando opere che erano già in programma e sta colmando ritardi decennali. Sono tante risorse in più ma non esiste un tesoro da fiaba capace di soddisfare ogni esigenza nel Paese. Basti dire che, al momento, sul piano infrastrutturale a Bergamo è previsto solo il finanziamento della seconda linea della Teb, quella per la Val Brembana che tutti credevano essere già coperta da fondi statali dal 2019. Lì dentro i soldi per moltiplicare il budget del Bergamo-Orio non ci sono. Qualcuno deve avere il coraggio di dirlo chiaramente ai residenti di Boccaleone, assumendosene le responsabilità. La politica locale — senza distinzioni di colore — pensa che il disagio di un quartiere attraversato dalla nuova ferrovia sia un prezzo accettabile per un collegamento che può aiutare Orio a consolidare la propria posizione sulle mappe europee del trasporto aereo, tanto più in questa fase molto difficile. Serve il coraggio di dirlo. Oppure, è l'unica altra possibilità, è una politica tanto distratta da non essersi chiesta qual è l'impatto sul territorio.

L'insegnamento è che, come nel caso di via Fara, in alcuni casi il mantra della partecipazione si scontra contro limiti insuperabili. L'amministrazione cittadina — che pure ha ottenuto alcune modifiche al progetto — sostiene la necessità del nuovo collegamento e insiste nel mostrarsi disponibile a un dialogo con il quartiere. Ma per dirsi cosa? Ciò che il comitato di Boccaleone chiede non può avere risposta positiva, ciò che il Comune propone come soluzione per limitare l'impatto dell'opera interessa poco. In questo, si ripete in copione visto in via Fara.

Richieste impossibili
Il quartiere chiede modifiche ritenute insostenibili: la politica trovi il coraggio di dirlo

La giunta Gori in questo secondo mandato ha investito molte energie per avviare percorsi partecipativi. Il nuovo Pgt che sta prendendo forma in questi mesi è accompagnato da un vero e proprio tour (virtuale) nei quartieri per illustrare le possibili novità e raccogliere proposte e idee. Ma poi, quando si tratta di affrontare le trasformazioni più importanti e più impattanti, l'impressione è che il percorso partecipativo possa incidere solo su aspetti di contorno. È il caso, ad esempio, del più grande progetto di trasformazione urbanistica sul piatto in città. Il masterplan di Porta Sud, con la riconversione dell'ex scalo merci, il polo intermodale, il mastodontico trasloco di numerosi istituti scolastici oltre la ferrovia, è in sostanza il disegno proposto da un gruppo privato, la Vitali, per quanto in costante comunicazione con le Fs e il Comune. Un piano per altro sottoposto al governo nella speranza di ottenere una quota di finanziamenti europei (al momento senza risposta). Non è nemmeno il caso di chiedersi se sull'ossatura immobiliare, infrastrutturale e delle funzioni economiche trainanti di un disegno del genere, il cui valore sfiora i 900 milioni di euro, possa incidere un percorso partecipativo. Siamo di fronte a qualcosa che vola chilometri sopra le teste di qualunque Rete sociale di quartiere. E forse, in parte, è anche giusto così: se su ogni grande progetto si tenesse un referendum, l'immobilismo sarebbe il risultato generale. Bisogna dirselo, sapendo che esiste un effetto collaterale, però: la difficoltà diffusa di riconoscere un valore autentico e sostanziale al termine partecipazione, che sarebbe la nota fondamentale della democrazia.

Simone Bianco

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VkVSIyMjMDAwMDAtMDAwMC0wMDAwLTAwMDAtMDAwMDAwMDAwIyMjMDAwMDAtMDAwMC0wMDAwLTAwMDAtMDAwMDAwMDAwIyMjMjAyMS0wNS0xMVQwOTo1Njo0OSMjI1ZFUg==