

La città che cambia | I temi

VIABILITÀ

Le critiche per la soluzione mobile: «Dopo aver speso oltre 3 milioni, è una sconfitta». Via al cantiere per la T2: poche conseguenze sul traffico

Pontesecco, il quartiere in sofferenza «Sacrificati per far spazio alle auto»

I residenti tra nuove rotatorie e birilli: per chi si muove a piedi o in bici, situazione peggiorata

Mentre apre il nuovo cantiere per la linea T2 della tramvia, il quartiere è tiepido su quanto si è fatto finora a Pontesecco per smaltire la mole di auto che ogni giorno passa attraverso quello snodo: «Il traffico? C'era prima che iniziassero i lavori e c'è pure adesso che sono comparse le rotonde. Se devo dirla tutta, non mi pare sia cambiato poi molto», dice Mario, un anziano signore che vive a Valtesse. Non lo boccia, ma non lo promuove nemmeno Anna, che abita sopra il nuovo rondò costruito allo sbocco della Circonvallazione: «Mi pare che il traffico delle ore di punta sia paragonabile a quello che c'era prima».

Da dicembre, dopo vari aggiustamenti (tra cui l'arretramento della fermata del bus in direzione di Ponteranica e la smussatura di un'aiuola all'uscita della circonvallazione), sono tornati i birilli. Sulla viabilità un certo effetto pare lo abbiano avuto. Resta però,

La vicenda

● La zona di Pontesecco, in cui confluiscono la Circonvallazione e via Ruggeri da Stabello, è uno di principali nodi viabilistici di Bergamo

● Nei mesi scorsi sono state realizzate due rotonde per snellire il traffico

● La sera sono tornati i birilli per favorire il deflusso dalla città



parlando con i residenti, la perplessità per i soldi investiti: «Se funzionano i birilli? Sì, funzionano. Ma al prezzo di 60 mila euro all'anno — commentano al bar che sta proprio di fronte al punto in cui vengono posizionati la sera —. E dopo che si sono spesi più di 3 milioni di euro (3,4 milioni finanziati dal Patto per la Lombardia ndr) per

non risolvere un problema. Sono una sconfitta, in attesa di vere le altre soluzioni di medio e lungo periodo di cui hanno parlato». Nell'ordine, cronologicamente parlando: una corsia reversibile al centro della carreggiata, per la quale è necessaria un'autorizzazione del ministero delle Infrastrutture, e l'allargamento della strada con la creazio-

Le code

La situazione nella zona di Pontesecco resta difficile per il traffico nonostante gli interventi

ne di 4 corsie permanenti, per il quale è necessario espropriare e demolire un intero edificio.

Nel frattempo, chi abita nel quartiere registra altre criticità. E non sempre collegate strettamente al traffico automobilistico. «Ormai le rotonde ci sono e le accettiamo, ma non è accettabile non poter vivere il quartiere a piedi o in bicicletta», riflette Licia, che abita in una strada perpendicolare a via Ruggeri da Stabello. Sotto accusa i tempi che regolano il semaforo all'incrocio con le vie Biava e Raboni: «Sono troppo lunghi, questo è un quartiere abitato da molti anziani e, di fatto, è tagliato a metà. Inoltre, la corsia verso Ponteranica è stretta: chi viaggia in bici, o sta in mezzo alla corsia, bloccando il traffico, oppure rischia di essere travolto. Sembra quasi che per agevolare il flusso delle auto di passaggio si siano sacrificate le esigenze di chi abita a Valtesse».

Nel frattempo, sono iniziati i lavori per la T2, con conseguente deviazione sulla circonvallazione tra Monterosso e Pontesecco. Prendendo come metro di paragone i cantieri aperti la scorsa estate per la costruzione delle due rotonde, per il momento quello avviato ora non sembrerebbe avere particolari ripercussioni sulla viabilità. A Valtesse sono in corso i lavori per la realizzazione della nuova linea tramviaria per la Val Brembana, e ieri lungo la nuova carreggiata provvisoria della circonvallazione (che devia le auto in una sorta di gincana) non si sono visti particolari incolonnamenti. Poco nelle ore di punta del mattino in direzione della città, una fila di auto scorrevole la sera in direzione della valle: da Monterosso a Valtesse si impiegava una dozzina di minuti.

Restando sulla Circonvallazione ma spostandosi verso il rondò delle Valli, ieri sono stati potati i rami dei platani che si trovano tra le due carreggiate. L'intervento di messa in sicurezza durerà due settimane e interesserà punti differenti: i lavori verranno eseguiti tra le 7.30 e le 17.30, riducendo a una corsia i tratti interessati dal cantiere.

Federico Rota
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il dibattito

Zone 30, l'attacco di Gori a Salvini: «È buon senso» Lega e FdI: «Ideologiche»

«I 30 all'ora in città non sono una bandiera ideologica, ma una misura di buon senso», scrive su X il sindaco di Bergamo Giorgio Gori. Da applicare «con buon senso là dove utile a garantire più sicurezza a chi si muove in auto, in bici o a piedi. A Bergamo la stiamo introducendo con gradualità, e arriveremo all'80% del reticolo viario, non quindi sulle strade principali, sollecitati dai residenti dei quartieri». Gori torna sulle zone 30, dopo averne parlato domenica in tv, a *In mezz'ora*.

Nei giorni scorsi, il ministro dei Trasporti Matteo Salvini si era schierato contro la Città 30 del Comune di Bologna. «Quello che Salvini non sa — aggiunge Gori — è che lo stanno facendo anche i sindaci del suo partito (Olbia e Treviso tra i primi). In ogni caso la decisione tocca ai Comuni e non al ministro, proprio in virtù di quell'autonomia che a lui è tanto cara».

Le parole del sindaco suscitano la reazione di due leghisti, la deputata Rebecca Frassini e il consigliere comunale Alberto Ribolla. «Non si possono bloccare le città per pura ideologia e Bologna, con le contestazioni che ha avuto, ne è un esempio lampante — dice la deputata —. Bisognerebbe spiegare agli esponenti del Pd che l'intervento del ministro non va contro il federalismo e l'autonomia dei Comuni. Il ministero interviene se le scelte dei Comuni vanno contro il buon senso». Ribolla attacca l'assessore alla Mobilità Stefano Zenoni: «Nessuno vuole negare la necessità che ci siano zone 30 nelle aree più delicate, ma questa visione di estendere praticamente a tutta la città una velocità ridotta significa non conoscere i bisogni dei cittadini e penalizzarli fortemente».

Come Ribolla, anche il deputato e segretario di FdI Andrea Tremaglia parla di «bandierine ideologiche agitate dai sodali della Schlein vengono pagate con i disagi dei cittadini che faticano ad attraversare la città per andare a lavorare o tornare a casa».

La vicenda

● Il sindaco di Bergamo Giorgio Gori va all'attacco del vicepremier e ministro dei Trasporti



Matteo Salvini contrario a «Città 30», il provvedimento del Comune di Bologna che istituisce il limite di trenta all'ora nel 70% circa delle strade della città (nella foto sopra, Salvini e Gori)

CONFESERCENTI.BERGAMO.IT

f i

11° Festa del cioccolato

Bergamo, Sentierone **25-28 gennaio 2024**

GIOVEDÌ 25 GENNAIO

Inaugurazione con taglio della maxi tavoletta di cioccolato

VENERDÌ 26 GENNAIO

Cena della solidarietà
Tagliatelle al cacao alla Trattoria d'Ambrosio

SABATO 27 GENNAIO

La Notte Nera del Cioccolato fino alle ore 22:00

DOMENICA 28 GENNAIO

Scultura di cioccolato ispirata alla città

IL MIGLIOR CIOCCOLATO ARTIGIANALE

Tavolette, tartufi, praline, torte,
cioccolate calde e creme spalmabili.