

## 1 - MOBILITA' E INQUINAMENTO

Premetto che il tema della mobilità è **dei più complessi**, anche per la conformazione urbana di BG e per il suo assetto stradale. Questo non è però un buon motivo per non fare nulla.

L'incontrollato sviluppo di una mobilità su mezzo privato a motore **non è solo fonte di inquinamento** atmosferico, ma anche di: inquinamento acustico, congestione, code e disagi, pericoli per altri utenti della strada, occupazione di spazi pubblici.

Per questo, per una questione di qualità della vita della città e dei cittadini siamo convinti che sia necessario **riequilibrare il rapporto tra trasporto privato su gomma e altre modalità** (trasporto pubblico e mobilità dolce).

Per fare ciò l'azione principale sarebbe quella di **potenziare il trasporto pubblico e renderlo competitivo** con quello privato. Il **PUM** elaborato negli anni del governo di csx va in questa direzione, delineando una grande ossatura di trasporto pubblico su ferro a scala di area metropolitana (TEB1 e 2, tram urbano, treno per Orio, Tram-Train Ponte S.P. –Albano).

Nella situazione attuale di scarsità di risorse dell'ente pubblico è **irrealistico** pensare, in tempi medio-brevi, alla realizzazione ed alla gestione di questa ossatura.

Perciò, fermo restando che quella **prospettiva**, nel lungo periodo, va mantenuta **valida**, oggi è necessario pensare a **risposte più light**, più praticabili, soprattutto per migliorare la situazione nelle periferie assediate dal traffico di attraversamento.

Quando si parla di mobilità le difficoltà ad agire dipendono dal fatto che tutti vorrebbero meno traffico sulle strade, ma senza rinunciare alla propria libertà di muoversi. E' compito della politica promuovere una riflessione su come trovare un equilibrio tra queste 2 polarità: il miglioramento del **bene comune** implica qualche piccola **rinuncia alle libertà individuali**.

Nell'aggiornamento del **PUT** che il CC discuterà prossimamente sono presenti alcuni provvedimenti che stanno suscitando critiche diffuse: le **ZTL** in alcune parti del centro storico e la loro definitiva entrata in vigore tramite controllo con telecamere; alcune **corsie preferenziali** per gli autobus (già cassate da estese parti della maggioranza). Suscitano polemiche perché limitano la libertà di circolazione, ma vanno nella direzione di riequilibrare il rapporto trasporto pubblico e privato. Scoraggiando le auto a raggiungere il centro e consentendo ai mezzi pubblici esistenti di essere più competitivi con i mezzi privati.

Si tratta di temi delicati, dove è necessario il **dialogo con tutti i soggetti** interessati e la costruzione di **soluzioni condivise**. Se ci limitiamo a stralciare le corsie preferenziali e a cancellare qualche ZTL il problema resta e si aggrava.

Noi proponiamo di scuoterci dall'immobilismo di questi ultimi anni e provare a:

- mantenere tutte le ZTL già esistenti, discutendo orari e modalità che siano accettabili per tutti (commercianti, pendolari, residenti); scoraggiare l'accesso al centro con auto privata invece di aumentare i posti auto lungo le strade del centro;
- mantenere la possibilità di studiare possibili corsie preferenziali;
- sperimentare un miglior sfruttamento dei parcheggi periferici esistenti (v. via Corridoni, attualmente chiuso), incentivandone l'utilizzo con l'attivazione di navette per il centro;
- sperimentare gestione flessibile di alcuni grandi parcheggi esterni privatizzati: provare a trovare accordo con la Fiera e altri enti privati per l'uso dei loro parcheggi esterni alla città quando sono vuoti, come parcheggi di interscambio, creando opportuni collegamenti pubblici;
- potenziare la rete ciclo-pedonale, anche con interventi minimali di cucitura e valorizzazione di ciò che c'è; ripristinare i tratti soppressi negli anni scorsi;
- promuovere una cultura più intelligente nell'uso del mezzo privato (car-pooling, jungo).

Insomma in una fase di vacche veramente magre ingegnarsi per attivare, su diversi fronti, risposte low coast al traffico congestionante.

Bergamo, 11.05.2013