Circolo Bergamo.3 Città Alta e Colli

Partito Democratico

Bergamo, 25 novembre 2016

Alla cortese attenzione

del
Sindaco di Bergamo
Signor Giorgio Gori

del
Vicesindaco di Bergamo
Signor Sergio Gandi

dei
Signori Assessori:
Giacomo Angeloni
Marco Brembilla
Graziella Leyla Ciagà
Nadia Ghisalberti
Maria Carolina Marchesi
Loredana Poli
Francesco Valesini
Stefano Zenoni

e p.c.

ai Signori Consiglieri del Partito Democratico:
Marta Cassina
Nicola Eynard
Emilia Magni
Marzia Marchesi
Viviana Milesi
Francesca Riccardi
Ferruccio Rota
Romina Russo
Massimiliano Serra
Alberto Vergalli

ai Signori Consiglieri della Lista Civica Giorgio Gori Sindaco:
Diego Amaddeo
Massimo Camerlingo
Niccolò Carretta
Ezio Deligios
Fabio Fracassi
Denise Nespoli

ai Signori Consiglieri del Patto Civico:
Federica Bruni

Circolo Bergamo.3 Città Alta e Colli

Partito Democratico

Simone Paganoni

al Signor Consigliere di SEL:
Luciano Ongaro

al Signor Segretario Provinciale del Partito Democratico
Gabriele Riva

al Signor Segretario Cittadino del Partito Democratico
Federico Pedersoli

Oggetto: Parcheggio multipiano da edificare nell'area "Parco della Rocca ex faunistico"

Signor Sindaco, Signor Vicesindaco, Signori Assessori,

a seguito della decisione assunta da questa Amministrazione di confermare il parcheggio multipiano di 460 posti da edificare nel sedime dell'area denominata "Parco della Rocca ex faunistico" in Città Alta riteniamo opportuno e doveroso sottoporre alla Vostra attenzione le nostre osservazioni.

Data, infatti, la complessità dell'operazione, la delicatezza del contesto storico e il suo alto valore ambientale e visti i recenti esiti legati a gravi difetti esecutivi che hanno causato i noti risvolti giudiziari, decidere di implementare le condizioni originarie poste dalla Convenzione sottoscritta diversi anni fa con la Bergamo Parcheggi, beneficiando la stessa di economie aggiuntive, è secondo il nostro parere un grave errore.

La decisione prodotta ci appare incoerente con la vigente strumentazione urbanistica. Il Piano Particolareggiato di Città Alta prevede infatti luoghi di sosta di piccole dimensioni all'interno delle Mura, mentre all'esterno di queste altri parcheggi che si relazionano con il contesto urbanistico della città storica attraverso percorsi meccanizzati. Al contempo il Piano Territoriale dei Colli conferma i contenuti urbanistici del Piano Particolareggiato di Città Alta. Per risolvere tale incongruenza forse sarebbe necessario un procedimento di Variante al Piano di Governo del

Territorio e di adeguamento del Piano Particolareggiato di Città Alta che ha per di più esaurito la sua validità amministrativa.

Dal nostro punto di vista politico, culturale e tecnico osserviamo, in totale sintonia con il recente dibattito internazionale relativo alla riqualificazione della città storica, che per quanto attiene in particolare il tema della sosta sarebbe utile e necessario sviluppare un approccio integrato, esteso all'ampia area urbana comprendente la città bassa, con le politiche dedicate all'implementazione del trasporto pubblico locale, della riqualificazione del borgo, dell'arredo e alla manutenzione urbana che, in una visione di insieme, concorrano a valorizzare l'urbanistica complessiva della città.

Nel caso del parcheggio multipiano di via Fara diversamente si è preferito adottare un approccio che non tiene conto delle esigenze degli abitanti, dei portatori di interesse e delle libere Associazioni che hanno motivato in modo articolato diverse osservazioni pertinenti al problema, in disaccordo con la scelta urbanistica operata dall'Amministrazione comunale. La scelta di confermare la costruzione del parcheggio ricordano le idee urbanistiche di quarant'anni fa. Oggi, come è a tutti noto, gli Urbanisti individuano e prevedono, tra le loro priorità, la realizzazione di reti di parcheggi di attestamento e di interscambio intorno alla città storica. La soluzione più frequentemente adottata consiste infatti nel potenziare efficaci politiche di trasporto pubblico per ridurre la congestione del traffico veicolare in favore di di una migliore qualità urbana (come sostenuto e pubblicamente dichiarato dal candidato Sindaco nel programma amministrativo di questa Amministrazione). A Lione, per esempio, nel centro storico dichiarato dall'Unesco patrimonio dell'Umanità sono stati realizzati numerosi parcheggi interrati (per circa 3 mila auto) che hanno assorbito i posti auto individuati su strada. Renzo Piano paragonando il suo progetto di Bridge Tower che prevede 40 posti auto per soli disabili con la fiera di Milano che ne prevede migliaia ha dichiarato che le città del futuro *devono liberarsi da giganteschi parcheggi e tunnel che portano auto e sforzarsi di puntare sul trasporto pubblico"* Dunque la città storica del futuro, come anche noi auspicheremmo, è altra da quella che state realizzando.

Si rileva poi, **dal punto di vista amministrativo,** l'opacità nella decisione presa dal Comune per la costruzione del parcheggio (con delibera 137 del 27 settembre 2016 approvata dal Consiglio Comunale in data 10 ottobre 2016 avente per oggetto: *approvazione in via definitiva del progetto esecutivo di variante relativo alla concessione di progettazione, costruzione e gestione di un parcheggio in struttura interrato, destinato alla sosta breve, agli esercizi ed alle persone in Città Alta, da edificare nel sedime dell'area denominata "Parco della Rocca ex faunistico" in Città Alta*)

che evidenzia la carenza di relazioni con il pubblico da parte della Pubblica Amministrazione. Infatti tali relazioni non sono state condivise con i cittadini nelle fasi preparatorie e decisionali. I cittadini dunque non sono stati posti al centro dell'azione amministrativa. Crediamo che la comunicazione stia alla base dei rapporti umani e la libera informazione costituisca lo strumento fondamentale per il legame proficuo tra cittadino e istituzione. Nel caso del parcheggio di via Fara abbiamo rilevato l'indisponibilità e la fragile propensione all'ascolto da parte di questa Amministrazione. Il dibattito che si è sviluppato in Città Alta per individuare la migliore soluzione al problema evidentemente non ha suscitato il Vostro interesse. L'Amministrazione non si è confrontata a sufficienza né con i residenti né con le associazioni. La partecipazione e le relazioni intercorse sono apparse molto deboli e non inclusive. Insomma la decisione è stata presa in solitudine.

Se si analizzano i documenti amministrativi possiamo dedurre che secondo la perizia dell'11 marzo 2009 effettuata dal collaudatore statico in corso d'opera (Ing. Mario Miallonnier) le cause del dissesto sono date tra le altre:

> *La scelta progettuale di procedere con la sola parete chiodata a sostegno della parete di scavo escludendo la realizzazione di una berlinese di micropali tiranti ; per il fronte di scavo sino alla roccia compatta, tecnicamente "pregevole ed evoluta" avrebbe dovuto essere supportata da un'adeguata direzione dei lavori della messa in opera dell'intervento con una tassativa aderenza alle scelte progettuali iniziali di calcolo (paratia chiodata ogni 1,5 m. spessore spritz-beton 15 cm., rete 8/15x15 cm. copritetto lato roccia 5 cm.) che, proprio perché più sofisticata, necessariamente richiedeva maggior attenzione nell'esecuzione" e "C2. in sintesi, l'esecuzione delle opere connesse allo scavo,come si evince dalla lettura del documento E. SO8 "Fasi di realizzazione del parcheggio", a cui si rimanda e del quale si è riportato uno stralcio in Allegato 4, non è proceduta con una parete chiodata sistematicamente e con spessore minimo 15cm. armata con rete 8/15x15, ma in parte con parete in spritz-beton non chiodata, in altre*

zone con la sola parete in spritz di spessore di 15 cm, ed in altre ancora anche con parete in spritz di solo rivestimento antinfortunistico di modesto spessore di 15 cm. Il tutto in relazione alla qualità dell'ammasso roccioso che si è stimato solo visivamente durante lo scavo, prescindendo dalle prescrizioni del progetto esecutivo, dai relativi calcoli e da ulteriori indagini.

Davanti a siffatte conclusioni del perito che individua le cause del dissesto soprattutto nella mancata realizzazione della paratia chiodata di cui sopra ci si chiede perché l'Amministrazione Comunale non solo non intenda procedere con la richiesta di danni, ma benefici la società Concessionaria di un riequilibrio dei conti, che ammonta a suo favore ad € 1.705.000,00.

Secondo la delibera 127/2016 poi e relativamente ai 14 posti auto in più, di cui non sono note le dimensioni, e all'incremento del prezzo di vendita ed in cui si legge:

il riconoscimento del diritto del concessionario di cedere, in diritto di superficie novantennale, gli ulteriori 14 posti auto che l'atto integrativo del 2008 prevedeva come eventuali, incassandone integralmente il corrispettivo, con possibilità di trasformare in box i 64 posti auto cedibili a terzi, senza riduzione dei posti auto destinati alla rotazione. Il prezzo indicativo di vendita è fissato in € 48.400 oltre IVA. I posti auto che potranno essere ceduti a terzi sono, pertanto, complessivamente pari a 64 unità, che potranno anche essere convertiti in box"

si osserva che tale scrittura in precedenza non era presente in nessun documento e rappresenta una novità sostanziale che avvantaggia dal punto di vista dei ricavi la società concessionaria. Non risulta inoltre agli atti una richiesta o un parere legale da parte del Comune per supportare tale decisione.

Per quanto attiene la costruzione della teleferica adibita al trasporto dei materiali d'opera, la delibera non rende noto come e se la stessa teleferica verrà smantellata, i relativi costi e il loro carico ad uno o più soggetto/i intervenuto/i nella commessa di costruzione del parcheggio.

Non si comprende per quale motivo la penale non si commisuri al costo di costruzione del parcheggio aggiornato al 2016 ovvero di € 13.750.000,00 secondo la delibera di cui sopra contro i € 9.109.627,00 di cui sopra Il Comune, infatti, riconosce e accetta che le penali stabilite dall'art.16 della convenzione siano di € 911,00 al giorno, pari allo 0,1 per mille dell'ammontare netto contrattuale per ogni giorno naturale consecutivo di ritardo rispetto al termine previsto per la consegna dei lavori e applicate in base al progetto esecutivo del 2006, sull'importo del costo di costruzione di € 9.109.627,00.

I posti auto del parcheggio destinati ai residenti nella stessa delibera sono stati cancellati e trasferiti lungo il perimetro delle mura, stravolgendo la finalità originaria dell'opera.

Come si poteva e si può fare? Posto che la Convenzione sia vincolante e difficilmente modificabile, come è stato sostenuto pubblicamente, si poteva e si può avviare una fase aperta alla consultazione, certamente a guida pubblica, con tutti gli attori coinvolti sin dall'inizio, i residenti, le associazioni, i rappresentanti delle forze politiche presenti sul territorio e i portatori di interesse (commercianti, artigiani, professionisti del terziario e gli investitori dell'operazione del archeggio di via Fara) il cui scopo darebbe luogo ad una serie di politiche di interesse generale. La posta in gioco è: liberare le

strade e le piazze di città Alta dalle automobili dalla congestione del traffico prendendo spunto proprio dagli esempi di Lione, di Perugia e di molti altri centri storici europei.

E' altresì necessaria risposta politica, perché confinare la sosta per i residenti ai margini delle mura venete è una decisione inaccettabile.

Auspichiamo perciò una inversione di rotta nella decisione, affinché la partecipazione dei cittadini alla costruzione delle trasformazioni territoriali possa dotare Città Alta e i Colli di qualità urbana e si avvii una fase di dialogo e di relazioni utili alla costruzione della nuova città.

(Alessandro Tiraboschi
Per il Circolo Bergamo 3 di Città Alta e Colli del PD)

I Cittadini