



l'ass. Conti narra la sua versione sulla fregatura subita dal Paese Bello da Vivere col mezzo raddoppio della ferrovia tra la città e via Roma e con la stazione a... Longuelo. Il bello è che è contento. Non una parola sulle proteste di Mozzo. Alla fine RFI farà solo il raddoppio fino a Curno, chiuderà il due passaggi a livello e lascerà in gobba al Curno di fare i sottopassi a nostre spese

L'urbanista che ha la maggiore responsabilità della bellezza del Paese Bello di Vivere – attualmente assessore e vicesindaco – racconta in un lungo monologo sul settimanale proto-leghista PrimaBergamo le sue soddisfazioni e le insoddisfazioni sul progetto RFI di ristrutturazione della linea Montello-Ponte san Pietro originariamente spacciata dai politici curnesi di destra centro sinistra come un raddoppio delle linee (non si è mai saputo a cosa servisse) sulla quale avrebbe sferragliato un qualche tipo di “un sistema di connessione a metropolitana leggera”. Un primo aspetto che emerge da questo lungo soliloquio è che sostanzialmente certe scelte sono fatte da uno solo o al massimo d'accordo col gruppo di madamine che di urbanistica e storia del paese ne conoscono zero.

La mitica “condivisione”, vale a dire quel prezzemolo che la congerie delle madamine spruzzano per ogni dove ed in ogni momento, da quelle parole proprio non emerge. Semmai emerge la solitudine del Re che, forte della marea di soldi che fa entrare in comune come oneri, può dettare legge all'alto ed al basso. Non siamo nemmeno più ai tempi della DC quando almeno c'era una “commissione urbanistica” e bene o male lì dentro dc pci psi si scambiavano pareri e favori mentre il paese ribolliva di discussioni. No. Adesso che è di moda la “condivisione” i cittadini per sapere come pensa la maggioranza (la maggioranza: nemmeno il consiglio comunale!) deve comprare un settimanale proto leghista. Del resto quando una sindaca si fa fare dei PEF sui CVI da suoi autorevoli colleghi che poi il mercato sfancula alla grande, sorgono dei dubbi che quella conosca qualcosa di quel che deve fare come sindaca.

In realtà i politici degli anni '60 di Curno mentre i loro partiti nazionali lavoravano in combutta con la grande distribuzione nazionale (che abbiano ricevuto qualche lecito finanziamento?) nel fare di Curno il polo commerciale provinciale, i locali dovevano da un lato obbedire ai superiori e dall'altro lato, essendo dei bottegai bianchi e rossi indigeni, erano del tutto contrari sia al trasporto pubblico su gomma che allo sviluppo – qualsiasi sviluppo!- del sistema ferroviario in quanto avrebbe fatto scappare anche quei pochi che ormai erano i soli polli da spennare rimasti ai bottegai indigeni.

Attraversando i trent'anni di chiacchiere e promesse mai mantenute della futura “stazione ferroviaria di Curno” dagli amministratori di Curno siamo arrivati non si comprende nemmeno il perché a quest'idea di raddoppiare i binari appunto tra Montello e Ponte san Pietro, idea che arriva dopo circa vent'anni dalla conclusione dell'asse interurbano che nacque come frutto delle Colombiadi ed è stato terminato dieci anni or sono e – guarda il caso!- parte proprio da Mapello ed arriva a Montello-Trescore con un percorso sostanzialmente parallelo alla ferrovia esistente e lungo il quale ci sono tutti i principali nosocomi di interesse provinciale e nazionale: l'ospedale di Ponte, quello di Bergamo, le Gavazzani, quello di Seriate e c'è pure a Trescore.

Diciamo che l'idea del raddoppio è un ordine politico a RFI e questo serve solo a fare spendere mezzo miliardo a RFI e premiare di conseguenza la nota pletera di imprese del settore che giustamente non dimenticheranno di finanziare legalmente i partiti che l'hanno deciso.

Questa del raddoppio è un classico italiano: una costosa opera inutile che serve ai soliti noti e i cittadini non la prendono nemmeno in considerazione. Forse gli extracomunitari che la usano senza pagare il biglietto.

L'urbanista Conti s'è accorto rammaricandosi che «Questa linea di potenziamento della connessione Bergamo-Milano si rivolge a una funzionalità sovralocale, dimenticando l'effettiva domanda del territorio. Tant'è che, immediatamente, scompaiono tutti i passaggi a livello e le intersezioni, perché questo treno veloce è incompatibile con quello che incrocia». Non ci voleva molto a capirlo da momento che RFI da sempre serve un sistema di trasporti sovra locale: non ha mai progettato costruito e gestito metropolitane. Basta leggerne lo statuto.

Conclude solennemente la prima parte del ragionamento: «Noi siamo in disaccordo con questa idea generale e, come tutti gli altri comuni, insistiamo con la nostra idea di struttura a servizio del territorio. Che, commettendo Seriate a Ponte San Pietro, permetta poi da quei due nodi di muoversi verso il territorio non facile, grazie al fatto che ogni cinque minuti ci sarebbe il passaggio di un treno».

Emozionante che Conti non sia d'accordo coi doveri fondanti di RFI. Va bene che il grande urbanista Conti ha progettato pure l'idea della pista ciclabile in mezzo ai campi di melgotto per andare a trovare i

Negli anni '70 i tre grandi partiti nazionali Dc, Pci e Psi decisero che Curno sarebbe diventato il primo polo commerciale della bergamasca, ricavandone tutti i vantaggi che poi li avrebbero massacrati nei primi anni '90. Ci fu una timida opposizione locale di quei partiti che attraverso una serie di leader appartenenti in gran parte alla categoria bottegaia vedevano sfumare il saccheggio delle paghe operaie e impiegate dalle mani locali ma ne ebbero personalmente ampi vantaggi fino alla sentenza Leggeri che li obbligherà a rimborsare 600mila euro e passa al Comune. Per adesso però se la sono filata via. Tutto finì con una modesta condanna per un finanziamento illecito di pochissimi milioni per la campagna elettorale della dc al locale boss della dc di allora. A lievitare nazionale durante Mani Pulite, Citaristi – all'epoca tesoriere della DC – ricevette 74 avvisi di garanzia, il primo il 12 maggio 1992, un record per cui divenne il simbolo dell'inchiesta Tangentopoli. Fu condannato in Cassazione a 16 anni di carcere e oltre 8 miliardi di ammende; il 15 giugno del 1994 venne anche arrestato nell'ambito dell'inchiesta su tangenti pagate dai fratelli Caltagirone per gli appalti per la costruzione di una delle torri

Sottopasso in via Roma: così si spezza in due il paese

Vito Conti: «Questo progetto è tutt'altra cosa rispetto al metrò leggero. Ha una funzione sovralocale, dimentica la domanda del territorio»
«RFI non farà mai un passaggio carrabile in centro. Per quello pedonale abbiamo chiesto una rampa ampia e luminosa, piacevole da usare»

di Monica Sori

CURNO (sm) Il comune di Curno ha presentato le sue valutazioni sull'impatto ambientale del progetto definitivo di raddoppio ferroviario della linea Ponte San Pietro - Montello. La prima osservazione riguarda il tipo di mobilità. «Noi come Curno, insieme a tutti i comuni interessati al progetto, abbiamo sempre promosso, sostenuto e richiesto un sistema di connessione a metropolitana leggera, assolutamente necessario e funzionale per il nostro territorio», spiega il vicesindaco Vito Conti. «Questa linea è stata fatta con la modifica del progetto originario, che prevedeva lo sbarramento della strada in zona Esselunga. Spiega l'assessore Conti: «L'ingresso in paese sarebbe avvenuto tramite una bretella che passava dietro il Centro Commerciale e ogni connessione tra Bergamo a Curno sarebbe saltata. Noi abbiamo fatto una grande battaglia. Abbiamo presentato un pre progetto di sottopasso che fortunatamente è passato».



Ciò che sembra impossibile è diventato fattibile, ed è stato inserito nella progettazione. «Abbiamo apprezzato questa cosa, è anche giusto riconoscerne che siamo stati ascoltati. Abbiamo però fatto delle osservazioni, perché RFI ancora una volta, nel progettare, ha dimenticato che da via Fermi bisogna anche entrare in paese, non solo andare al Centro Commerciale». Il progetto di RFI prevede infatti, dall'uscita del sottopasso carrabile, si vada dritti con uno sbocco all'altezza dello Sport Più, senza la possibilità di deviare verso il centro. «È previsto l'eliminazione dell'imbocco su via Donizetti. Ma questa corsia, anche solo in entrata verso il paese, risulta fondamentale. La nostra osservazione punta a modificare il sottopasso in modo che l'ingresso al paese resti. È risolvibile». L'altra osservazione riguarda la discutibile funzionalità del sistema ciclopedonale con la conseguente richiesta di risolverlo in modo alternativo.

«Su tutta la linea è stato progettato un buon sistema di protezione acustica, e questo glielo abbiamo riconosciuto». Ma un altro grosso problema è il blocco del paese. «È complesso. Abbiamo espresso il nostro dissenso sull'approccio: il sottopasso carrabile in via Roma RFI non lo ipotizzerà mai. E questo è già un problema, perché quel tratto di strada è la nostra connessione storica tra due parti del paese. Ci sono dei servizi come le poste e la farmacia che si trovano al di là del passaggio a livello, oltre a un pezzo di residenza importante. Un bel po' di abitanti che devono andarsene in comune, in chiesa, alle scuole. Sarebbe proprio una frattura in mezzo al paese».

Per quel passaggio a livello purtroppo, sembra che possa essere proposto solo un sistema ciclo pedonale. «Ma se così deve essere, abbiamo fatto delle richieste precise ma semplici. C'è già una rampa che scende vicino al mulino. La nostra proposta è di connetterci a quella. Deve essere un passaggio ampio, luminoso, che non si identifichi come sottopasso». Vorremmo un pezzo di paese con vetrine, luci e arredi significativi. RFI ha una tipologia fissa di tre metri per tre che non ha senso. Noi insistiamo sul fatto che quella progettazione si connetta con il nostro sistema ciclopedonale, che abbia qualità architettonica e, in questo senso, abbiamo già dato qualche indicazione. Invece del tunnel ci dovrebbero essere dei sistemi a verde che scendono progressivamente, una cosa più piacevole da vedere e da usare. Che non dia l'idea che il paese è fratturato. Un tratto da percorrere volentieri in bici o a piedi. Se ci proponiamo i progetti fotocopiati delle sezioni tipo in quel punto, non si arriva da nessuna parte. Sarà una guerra dura, perché già con le risposte verbali di qualche mese fa, ci avevano detto che loro i sottopassi li fanno così. Progettano senza neanche vedere il territorio, misurano, toccando con mano come è già successo per via Fermi, rassicurano a comprendere le nostre esigenze».

Quella del sottopasso non è una questione da poco. «Se non viene gestito bene, può trasformarsi in uno dei luoghi peggiori dell'architettura di un paese». Mentre per l'amministrazione l'esigenza primaria è quella di tutelare il territorio. Per quanto riguarda la stazione di fronte allo Sport Più, aggiunge: «È carina, con una buona architettura. È previsto anche il sottopasso per i pedonanti che attraversano il territorio. Nella nostra visione di metropolitana leggera, sarebbe stata sufficiente anche una cosa un po' meno impegnativa, ma riconosciamo che è ben fatta. Ci puntiamo su parcheggio per biciclette».

malati all'ospedale – già immaginiamo donne nonne nonni in bicicletta coi borsoni dei ricambi appesi al manubrio che pedalano verso il Papa Giovanni schivando bruti che escono dal melgotto a mostrare le proprie “grazie” alle malcapitate- ma forse nessuno lo ha avvertito che nel frattempo tutti ma proprio tutti i bergamaschi si sono dotati di auto e monopattino a noleggio ed alla sequenza di ospedali illustrata: Ponte, Bergamo, Gavazzani, Seriate, Trescore ci vanno ed arrivano prima in auto che in bici o treno interprovinciale (visto che su questa linea ci passano treni che provengono da Brescia Lecco e Milano).

Poi Conti comincia a trattare la questione dei due passaggi a livello che sostanzialmente sono anche le due “porte” del paese. Confessa pensieroso il nostro urbanista: «L'ingresso in paese sarebbe avvenuto tramite una bretella che passava dietro il Centro Commerciale e ogni connessione tra Bergamo a Curno sarebbe saltata. Noi abbiamo fatto una grande battaglia».

La descrizione non è chiara ma pensiamo si riferisca alla bretella che da via Fermi usando anche via Ruffilli arrivasse – attraversando una parte di Treviolo- alla Rotonda Leucerciano dell'ospedale. Idea aborrita dal nostro dal momento che quando c'è da andare a trattare coi comuni vicini, niente da fare. Prosegue il nostro: «Abbiamo presentato un pre progetto di sottopasso che fortunatamente è passato».

Non è vero ovviamente. Ma. Peccato che – se è quello messo nella bacheca del partito- avesse qualche difettuccio come invadere l'area della Esselunga e interromperle

Non contento delle babbule raccontate finora non poteva mancare di parlare del sottopasso di via Roma. Leggiamo: *Il sottopasso carrabile in via Roma Rfi non lo ipotizzerà mai. E questo è già un problema, perché quel tratto di strada è la nostra connessione storica tra due parti del paese. Ci sono dei servizi come le poste e la farmacia che si trovano al di là del passaggio a livello, oltre a un pezzo di residenza importante. Un bel po' di abitanti che devono andarsene in comune, in chiesa, alle scuole. Sarebbe proprio una frattura in mezzo al paese».* Per quel passaggio a livello purtroppo, c'è già una rampa che scende vicino al mulino. La nostra proposta è di connetterci a quella. Deve essere un passaggio ampio, luminoso, che non si identifichi come sottopasso. Vorremmo un pezzo di paese con vetrine, luci e arredi significativi. Noi insistiamo sul fatto che quella progettazione si connetta con il nostro sistema ciclopedonale, che abbia qualità architettonica e, in questo senso, abbiamo già dato qualche indicazione. Invece del tunnel ci dovrebbero essere dei sistemi a verde che scendono progressivamente, una cosa più piacevole da vedere e da usare, che non dia l'idea che il paese è fratturato. Un tratto da percorrere volentieri in bici o a piedi.

Anche qui siamo allo spargere fumo dal momento che bisogna tenere conto delle pendenze e della conseguente lunghezza delle tratte di pista e al fatto che ci sono abitazioni private ed una caserma dei carabinieri che hanno bisogno di accessi carrali da fare coesistere col sottopasso. Quanto poi alla “alle Crocette ci sono dei servizi come le poste e la farmacia che si trovano al di là del passaggio a livello, oltre a un pezzo di residenza importante. Un bel po' di abitanti che devono andarsene in comune, in chiesa, alle scuole. Sarebbe proprio una frattura in mezzo al paese» il nostro fa finta di dimenticare che poste, farmacia, banca si potevano benissimo spostare nell'ampliamento della c.d. palazzina ASL di via IV Novembre in maniera da creare lungo quella via un vero e proprio centro civico (e ci poteva stare anche un nuovo municipio al posto di quella “capunera” che è l'attuale municipio...).

Tutto l'assurdo ragionamento dell'ass. Conti parte dall'idea di un paese immobile dove contano solo gli interessi immediati delle micro categorie che danno i voti alla maggioranza: tutta gente che bada all'interesse immediato e chisseneffrega del futuro. Come se il futuro di Curno consistesse solo nelle regalie del piano del diritto allo studio o nella interminabile serie di aiuti a mille bisognosi che non si sa mai se siano veri o meno. Un Comune che stimola il cogliere l'attimo e ciao stai bene: chi ha avuto ha avuto.

Basti pensare a questo particolare. RFI sarà costretta dalla politica locale a spendere mezzo miliardo di euro per un raddoppio ferroviario che si ferma all'altezza di via Roma perché non ci sono i 300 milioni necessari per i ponti (tre) e i viadotti (due) da Mozzo a Ponte san Pietro. A RFI questo raddoppio importa zero. Non migliora di un minuto il servizio complessivo delle tratte BG.LC.MI.BS anzi lo peggiora.

Perché si fa il raddoppio allora? Perché l'attuale maggioranza gialloverde nazionale non vuole perdere il bastione antileghista di Bergamo e collegati. Ma non vuole nemmeno dimenticare di foraggiare le decine di imprese che su queste spese pubbliche – tutte a debito pubblico e di nessuna utilità pratica- campano e foraggiano legalmente i partiti.

L'immagine riflessa di questo illimpida politica nazionale la si ritrova localmente dove dinanzi a interventi pesantissimi si risponde con aggiustamenti banali: non sai se ridere o piangere immaginando quel sottopasso pedonale come “una cosa più piacevole da vedere e da usare” alla luce del risultato di Largo Vittoria, della Piazza della Chiesa o di quella del Comune (firmati anche quelli da Conti). Conti in trenta anni che sta in ogni tipo di maggioranza ed opposizione in municipio (più in maggioranza che opposizione) mentre spacciava l'idea del raddoppio ferroviario e della stazione a Curno non ha MAI posto questi due temi nei PRG e nel PGT perché i due maggiori azionisti politici – (ieri il PCI oggi quel che resta del pci e della dc) delle varie maggioranze-minoranze di cui ha fatto parte proprio NON volevano né il raddoppio della ferrovia né la stazione in paese. Che frega zero anche a tutti gli operatori lungo via fermi-Europa.

E di nuovo, così come negli anni '70 i tre partiti maggiori di allora -dc,pci e psi- decisero a livello nazionale che Curno doveva diventare il polo commerciale provinciale imponendolo ai dirigenti di allora e ingolosendoli adeguatamente, di nuovo la politica nazionale per interessi “superiori” ha deciso una spaventosa spesa lasciando nelle pettole la politica locale. Questa per 30-40 anni ha fatto finta di fare lo gnorri e recitare a pappagallo la solita promessa ed al momento opportuno è arrivata la stangata. Che ovviamente sarà “una cosa piacevole da vedere e da usare”.

l'accesso dalla via Fermi, interrompere uno mega scarico di troppo pieno della Roggia Curna e nientemeno che la mega fognatura comunale del nord-est del paese a ridosso di Longuelo. Stupidaggini! Dopo il Mose e il SanGiorgio tutto è possibile.

Racconta il nostro urbanista: *Il progetto di Rfi prevede infatti che, dall'uscita del sottopasso carrabile, si vada dritti con uno sbocco all'altezza dello Sport Più, senza la possibilità di deviare verso il centro. «È prevista l'eliminazione dello sbocco su via Donizetti. Ma questa corsia, anche solo in entrata verso il paese, risulta fondamentale. La nostra osservazione punta a modificare il sottopasso in modo che l'ingresso al paese resti. È risolvibile».* Per quanto riguarda la stazione ai fronte allo Sport Più, aggiunge: «È carina, con una buona architettura. È previsto anche il sottopasso per raggiungere il secondo binario. Nella nostra visione di metropolitana leggera, sarebbe stata sufficiente anche una cosa un po' meno impegnativa, ma riconosciamo che è ben fatta. Li puntiamo su parcheggio per biciclette».

La descrizione fa acqua in più parti (si veda la pagina 1253 di questo blog) ma oltre a non comprendere a cosa serva ai Curnesi una stazione in quella posizione, tutte le idee confuse narrate dal nostro urbanista non stanno in piedi per la ristrettezza dei luoghi e la presenza di importanti infrastrutture fuoriterza e interrate di interesse privato e sovra comunale che... hai voglia che RFI ci metta un milione di euro per spostarle per la bella faccia dei Curnesi.

Questa della stazione possibile non le biciclette e posta al confine orientale del paese è un'offesa anche all'intelligenza dei Curnesi: chi sarebbe quel cittadino che parte in bici dalla Merena ed arriva al confine di Bergamo, la lascia in deposito a pagamento per poi prendere il treno per arrivare in piazzale Marconi quando c'è un bus che dalla Merena Lungobrembo Marigolda attraversa il paese fino al centro città? Non si comprende se il Conti prende per il culo i suoi concittadini o a queste puttanate ci crede davvero.

al Portello-Fiera, ma a causa delle sue avverse condizioni di salute fu rimesso in libertà dopo 8 giorni di arresti domiciliari. L'opposizione locale interna al pci venne mandata tutta a fare carriera nel sindacato e che non mettesse naso sui temi locali. Chi poteva diventare un avversario venne comprato promettendo e dando dei buoni posti di lavoro o minacciandolo di licenziamento se ce l'aveva.

Adesso ci siamo di nuovo. RFI sarà costretta dalla politica locale a spendere mezzo miliardo di euro per un raddoppio ferroviario che si ferma all'altezza di via Roma perché non ci sono i 300 milioni necessari per il raddoppio dei viadotti sul Quisa e il Brembo. A RFI questo raddoppio interessa zero. Non migliora di un minuto il servizio complessivo delle tratte BG-LC-MI-BS anzi lo peggiora.

Perché si fa il raddoppio allora? Perché l'attuale maggioranza non vuole perdere il bastione antileghista di Bergamo e poteri locali collegati: l'aeroporto Caravaggio. Ma non vuole nemmeno dimenticare di foraggiare le decine di imprese che su queste spese pubbliche – tutte a debito pubblico e di nessuna utilità pratica- campano e foraggiano legalmente i partiti.

Il cerchio nazionale regionale locale si chiude in bellezza: insomma.

