

il raddoppio ferroviario da bergamo a carnate

curno invoca provincia e regione che però non si fanno vedere

una regione che non pianifica ed abbandona i sindaci

Il mitico giornalista di L'Eco Remo Traina che da un secolo e mezzo corrispondeva per il bugiardino le notizie "ufficiali" su Curno è stato sostituito da un giovane Lorenzo Catania che s'è presentato all'assemblea (teatro al gelo) sul raddoppio ferroviario ed ha redatto niente meno che un papirino lungo una pagina del bugiardino. La prima impressione è che se il Traina "pendeva" politicamente verso destra questo sia uno dei "figliocci politici" del direttore laico dell'oratorio Popieluszko nonché capogruppo della maggioranza. Mica per caso sul Bugiardino gli hanno dato una pagina intera.

Fatto questo cappello esattamente come il sindaco Saccogna ha fatto un bel rebotto nel presentare la materia pure il Catania non c'ha messo del suo per smatassare il rebotto e rendere l'articolo comprensibile anche a un lettore di Lovere (che non conosce Curno).

In buona sostanza tutto quello che ha raccontato il Saccogna non ha alcun riscontro "su carta" nel senso che sono tutte e solo parole intercorse tra tre sordi - RFI, Regione, Provincia e Comune - ma che c'è da accendere un cero alla madonna perché almeno si avverino.

Il giorno successivo all'assemblea curnese il PD dell'Isola ha organizzato una assemblea pubblica (in un locale riscaldato e con una affluenza almeno doppia che a Curno) e per capire che razza di direttori ci siano a L'Eco basti osservare come all'assemblea di Curno hanno dedicato una pagina intera mentre all'assemblea del PD-Isola sui trasporti tra L'Isola e il milanese hanno dedicato 1/8 di pagina. Si può dire che erano esattamente due iniziative politiche?.

Il problema del raddoppio ferroviario tra Bergamo e Carnate non riguarda solo Curno ma anche il tratto verso ovest sul quale pesano due problemi: il ponte tra Trezzo e Paderno di cui RFI ha stimato una "vita utile fino al 2035" e la necessità di "ristrutturare" la via

bilità-trasporti nell'Isola e i suoi collegamenti con la sponda sinistra del Brembo (cioè la città) e la sponda destra dell'Adda: cioè la Brianza monzese.

Dall'assemblea è emerso che il PD sia orientato verso il mantenimento del ponte di Calusco destinato solo ai pedoni e ciclisti ed ad un tram-trenino - la TEBG? - che è una delle mangiatoie del PD provinciale. E' emerso anche che sarebbe utile-necessario creare due ponti distinti -stradale e ferroviario- nella zona da Medolago a Carnate. Quindi (concludiamo noi) creare una bretella ferroviaria di 15-20 km a doppio binario che da Calusco scenda a Medolago e

piuttosto che in centro al paese (a nord del municipio in area di un altro commerciante meloniano) e il punto di coagulo di quegli interessi è stato che "la stazione nel prato degli asinelli serve ai cittadini che vengono in treno per andare al centro commerciale. Privatamente hanno sempre sostenuto che "se mettiamo la stazione in centro al paese non vediamo più nessun cliente nei bar che nei negozi". I primi hanno osato sfidare il ridicolo e adesso li hanno sostituiti quelli di Vivere Curno e gli ingegneri-incompetenti della commissione che NON hanno visto che le opere avrebbero distrutto il verde e stanno ZITTI sul fatto che non siano stati cancellati gli ascensori

gnarici e non ha il coraggio di venderli.

Quanto ai ponti ferroviari da rifare tra Curno e Ponte san Pietro esattamente come il ponte di Calusco-Paderno è solo questione di buona volontà e intelligenza e coraggio. Primo trovare i soldi che se vogliono si trovano eccome: tra tutti ce ne vorranno almeno 5-600 milioni per i soli ponti. Si va al miliardo per le opere complementari. Una Provincia di Bergamo che ha 35 miliardi di risparmi tra imprese e famiglie NON riesce a trovare mezzo milione per rifare i ponti tra Curno e Paderno? Roba da chiodi. Secondo avere il coraggio di demolire l'esistente fare delle

doppio potrebbe significare la sconfitta alle prossime elezioni. Curno ormai ha bisogno di un ricambio di governo e auguriamoci non si chiami Locatelli pure lui esponente cresciuto nell'ideologia dei bottegai indigeni.

Da questo ammasso di problemi emergono due aspetti.

Il primo è che abbiamo una Regione che NON governa il territorio. Vale a dire che non possono essere sempre i sindaci che si muovono disperatamente da soli o malamente insieme (raggelante sentire il sindaco di Paderno e il consigliere provinciale pd) per vedere di risolvere i problemi dei trasporti

l'assemblea di sotto il monte



attraversi verso Cornate fino ad allacciarsi alla Milano-Lecco a sud di Carnate.

Il collegamento stradale sarebbe più corto della ferrovia in quanto partirebbe da Medolago verso Carnate. Ma già chiedono che da Medolago prosegua verso Madone e poi attraverso il Brembo per collegarsi con la Dalmine-Almé. Roba da brividi.

Quindi il problema del raddoppio della ferrovia tra Bergamo e Milano via Carnate non è solo una semplice questione curnese ma ha una valenza complessiva di ordine regionale.

Tornando a Curno sono stati i commercianti di Curno -ne cito solo due con tanto di cognome: Pelizzoli esponente del PCI e Foidelli esponente della DC) a volere la stazione proprio in quel buco di 2.500mq parcheggio compreso

Il sottopasso in via Roma per il raddoppio

Le trattative. Potrebbero inserirsi nella convenzione facendo da tramite tra RFI e il Comune per l'erogazione dei contributi. L'opera costa 13 milioni. Chiusura di via Fermi, il sindaco, via Donzetti riapra il primo possibile



Due ponti sull'Adda? «Serve coinvolgere l'Isola Bergamasca»

quella di curno



di una zona di 150mila abitanti con quasi 50mila posti di lavoro "chiusa" tra due fiumi e con TUTTI i ponti verso la Brianza in fin di vita.

Un tema che è sul tavolo da mezzo secolo e nessuna giunta regionale ha mai attivato un tavolo tra i vari enti per addivinare a una soluzione. Il secondo aspetto è che "con questa classe dirigente" il PD non governerà mai la Lombardia.

La proposta del PD oltre al costo spaventoso (4-5 miliardi) avrebbe un impatto massiccio vasto e disastroso. Immaginate cosa succede nel territorio a tracciare 15 km di ferrovia a doppio binari (occupa almeno una striscia urbanizzata larga almeno cento metri lunga 15 km) ed altrettanti di una superstrada di 15 km e larga come occupazione con le relative bretelle sempre con una occupazione di 100 metri. Roba da sparsari gli attributi.

via Roma, il Comune s'appella a Provincia e Regione

«Chiediamo aiuto per la questione del sottopasso carrabile in centro paese: l'opera potrebbe essere eseguita direttamente da loro»

il sacrosanctum concilium

discorre sulla, nessuno biondo, un sacrosanctum concilium per il quale il Comune di Curno ha chiesto un contributo di 13 milioni per il sottopasso carrabile in centro paese. Il sindaco, via Donzetti riapra il primo possibile

«C'è un problema di ordine amministrativo che riguarda il sottopasso carrabile in centro paese. Il Comune di Curno ha chiesto un contributo di 13 milioni per il sottopasso carrabile in centro paese. Il sindaco, via Donzetti riapra il primo possibile»

«L'obiettivo primario è quello di ottenere un contributo di 13 milioni per il sottopasso carrabile in centro paese. Il sindaco, via Donzetti riapra il primo possibile»

alla stazione e in via Roma.

Detto questo il raddoppio a Curno non può proseguire perché dovrebbe demolire l'accesso al parcheggio della caserma dei carabinieri: da cui il comune ricava un bell'affitto e i CC NON vogliono ristrutturare a proprie spese l'ex sedime della Forestale dove stanno in parte anche adesso. E nessuno nel Belpaese riesce ad obbligare i CC a muoversi se non lo decidono da soli. I Curnesi provino anche a porsi questo problema. Se si spostano i CC dall'attuale caserma il comune si ritrova con QUATTRO edifici vuoti e inutilizzati che non sa che destino asse-

due pesi due misure

opere "fatte con la testa" piuttosto che secondo i ghirigori di un architetto visto che quelli esistenti - come tutti quelli realizzati al tempo- erano grezzi da far paura e quindi... Qualche volta la politica deve avere il coraggio anche di sfidare i burocrati della Sovrintendenza.

Quindi abbiamo ancora due-tre anni per trovare i soldi e fare i progetti appaltare il raddoppio fino a Carnate tenendo conto che il ponte di Calusco-Paderna ha "il fine vita" nel 2035 secondo RFI.

Ovvio che per il sindaco Saccogna il casino che ne deriverà dal rad-

per finire la "foglia di fico"

del tram-trenino per turisti e studenti per sistemare un proprio fedelissimo piddimo.

Cari lettori questa è la classe politica che noi millenials abbiamo educato con le scuole a tempo pieno e con l'UniBG a domicilio. Contenti? niBG a domicilio. Contenti?.

«Il super traffico in città va risolto nell'hinterland»

«Noi stiamo facendo il possibile, dalla T2 alla E-Brt, ma il problema è di carattere sovracomunale e richiede soluzioni sovracomunali»

è il momento dell'oliosanto alla multisala

speriamo non diventi un centro commerciale come nel lazio

il fallimento delle teorie della Serra&Conti

E' arrivato il momento di somministrare l'olio santo alla multisala. L'olio santo è un sacramento della Chiesa cattolica, detto anche con più precisione unzione degli infermi, non essendo il sacramento soltanto di coloro che sono in fin di vita. Secondo la precisazione del Concilio Vaticano II, il tempo opportuno per riceverlo ha inizio quando il fedele, per malattia o per vecchiaia, incomincia a essere in

pericolo di morte, inteso nel senso più largo possibile (Sacrosanctum concilium, 73). Per fortuna che la lobby dei ladri dell'alta velocità su fibra corre come una tartaruga altrimenti la multisala cremerebbe già stata buttata nel forno crematorio.

La multisala di Curno ha avuto come protagonisti (in negativo) ancora due volte il c.d. centrosinistra. Il quale fece casino in comune al tempo del suo (della multisala) in sedi amento

anche se avveniva per merito della c.d. Legge Veltroni del 1996. L'opposizione sosteneva gli interessi dell'associazione cinema esercenti cattolici. Poi c'è stata la maxivariante in aumento dell'area commerciale di via Fermi-Europa sostenuta dalla giunta Serra-Conti che era necessaria per salvare il destino della medesima. Alla fine si è visto soltanto un aumento del commerciale ma la mitica "rambla quasi pedonale" al posto della via Fermi... chih'la vista? La multisala -diventata una enor-

me divoratrice energetica-chiude perché ormai sul televisore di casa puoi vedere 500 canali e quindi non c'è bisogno di svenarsi per andare a vedere un film nella multisala che è davvero malconcia visto che il padrone dei muri munge un mega affitto dal gestore, cioè ancora da se stesso, visto che è la stessa società con altra denominazione.

La zona commerciale di Curno ha il destino segnato perché è cresciuto seguendo una cultura bottegaia per la quale ciascun soggetto pensa solo a se stesso mentre l'Oriocenter ha un regista unico della propria immagine. Quello è vincente e Curno è destinato alla sconfitta prima di tutto per la sua bruttezza, per una sovrà offerta che Amazon a compagnia hanno surclassato. Col web le aziende che producono o importano non hanno bisogno di rivenditori fisici sul territorio (tanto amati dagli anziani) e in questo modo mentre prima sul web correva la concorrenza adesso le aziende vendono in regime di monopolio e

lasciano alle centinaia di siti cinesi la concorrenza per i consumatori popolari.

Che fare domani della multisala? Noi abbiamo suggerito (ironicamente ma non troppo) di demolirla e costruire un ospizio finto privato mantenuto dal pubblico (vedi albo pretorio comunale).

Abbiamo la certezza che con la fame di soldi che ha la giunta Saccogna (e anche Gamba, Serra, Gandolfi, Morelli, ecc. prima...) mollerà la braghe per un altro centrico commerciale in quanto senza i soldi delle tasse comunali Curno non riuscirebbe a fare il bilancio. Ormai da 30 anni ha allevato la ggente a godere di troppi vizietti ed il personale è talmente irrimediabile che col costo del personale e il costo del piano del diritto allo studio non riuscirebbe neanche a pagare le bollette.

Uci Cinemas, colpo di scena: intesa vicina

«Un investimento da 2 milioni e mezzo»



Curno. Notorioso verso il subentro, l'ad Stratta «i dipendenti L'assumo». Si cerca la quadratura all'uffitto il piano: trasformarlo in un "experience" con poltrone reclinabili e ricarica wireless

Uci, l'ultima proiezione

Ora la settimana decisiva «Speriamo resti aperto»



Curno. Notorioso verso il subentro, l'ad Stratta «i dipendenti L'assumo». Si cerca la quadratura all'uffitto il piano: trasformarlo in un "experience" con poltrone reclinabili e ricarica wireless

«Il super traffico in città va risolto nell'hinterland»

«Il super traffico in città va risolto nell'hinterland»

secondo il Berlanda pensiero il caos in città è colpa (anche) di curno

Il "Berlanda pensiero" sul traffico e la mobilità in città e nella periferia. Siamo quarti in Italia per traffico, terzi per ore perse in coda. Cos'è la pensata? Il report Inrix stima i tempi di percorrenza automobilistica considerando non tanto il territorio dei capoluoghi in senso stretto, quanto le "aree urbane" o metropolitana. Secondo la loro misurazione, il perimetro considerato riguarda solo per un terzo o meno il territorio del Comune di Bergamo includendo Zogno, Albino, Albano Sant'Alessandro, Ambivere, Verdello e Cavernago. Andando quindi oltre i confini dei comuni limitrofi o vicino al capoluogo? Si tratta però di traffico che, volente o nolente, finisce per gravitare sulla città.

«La congestione registrata ha a che fare con l'area di pendolarismo verso il capoluogo, più che con il traffico urlano in senso stretto». Ma è il nocciolo del problema. «Certamente esiste un problema di traffico che grava sugli automobilisti bergamaschi, in particolare sui pendolari, comportando tempi a costi rilevanti che vanno ridotti. Tuttavia, questa criticità si manifesta prevalentemente nelle aree di avvicinamento a Bergamo piuttosto che all'Interno della città stessa». «Nelle ore di punta però in città ci si muove a fatica. «La questione è amplificata dalla limitata estensione territoriale

del capoluogo rispetto alla vastità della provincia bergamasca, che genera flussi di traffico consistenti verso la città, con rallentamenti e congestioni che si concentrano soprattutto in prossimità del capoluogo. Il problema ovviamente esiste ma è di carattere sovracomunale e richiede quindi soluzioni sovracomunali».

Il pensiero di un fruitore della città (noi). Il "Berlanda pensiero" conferma quello che stiamo scrivendo da quando la giunta Gori ha avviato il (suo) nuovo PGT fino alla sua approvazione che ha come focus alcuni punti. Primo tra tutti l'enorme investimento privato che sarà fatto sul sedime ferroviario ex RFI. Secondo gli enormi investimenti-volume tri esogi spazi in trasformazione: le caserme, l'Italcementi, nel parco ovest, la Reggiani. Terze la E-Brt e la T2. Quarto l'accentuazione della disseminazione dell'UniBG in decine di sedi invece di creare un campus unitario. Quinto: la conferma dell'immobilità della ferrovia e dell'A4.

Quando Berlanda denuncia e conferma che "nelle ore di punta per in città ci si muove a fatica perché la questione è territoriale dalla limitata estensione territoriale del capoluogo rispetto alla vastità della provincia bergamasca, che genera flussi di traffico consistenti verso la città, con rallentamenti e congestioni che si concentrano soprattutto in prossimità del capoluogo e che il problema ovviamente esiste ma è di carattere sovra comunale e richiede quindi soluzioni sovra comunali" sostanzialmente conferma che Bergamo fagocita affamata e mai sazia funzioni che potrebbero stare benissimo disperse nelle periferie. Oltre a questa insaziabile pretesa di Bergamo di affare tutte le funzioni redditizie con la creazione della Teb1 e Teb2 la città si sta ulteriormente aggrappando alle basse

valli e non sarà una E-Brt a spostare altrove quei servizi dal momento che Dalmine -feudo dell'assessore regionale Terzi- resta sempre uno dei grandi dell'UniBG. Bergamo e la Bergamasca avrebbero i fondi per interrare la ferrovia dal Loreto a Seriate e Azzano come non ci sarebbero problemi a spo-

blema che genera tutta la concentrazione di questi servizi in una "città murata" a nord dalle colline e dalle valle ed a sud dalla ferrovia e dall'autostrada. Il traffico su e dentro Bergamo tutta colpa di Bergamo visto che non molla alla periferia un solo servizio e anziché programmare per alleg-

«Il super traffico in città va risolto nell'hinterland»

«Il super traffico in città va risolto nell'hinterland»