UNA IDEA DI PAESE

La Legge Regionale n. 12/2005 affida ai Comuni l'impegnativo compito di governare il loro "territorio" attraverso atti complessi di pianificazione.

L'evoluzione del concetto di "territorio" ci porta oggi ad intenderlo come: "bene comune omnicomprensivo" che non si esaurisce nelle sue sole classiche entità materiali (sottosuolo, suolo e tutto ciò che si eleva dal suolo) ma ricomprende anche tutti quegli elementi immateriali (fatti di rapporti sociali e di attività umane) che determinano il tenore di vita del popolo che quel territorio abita.

Il Piano di Governo del Territorio rappresenta, quindi, uno strumento che bene si presta a tracciare le coordinate socio-culturali ed urbanistiche di una "città futura", dove il vivere potrà risultare più facile e piacevole.

In questa prospettiva, la Variante Generale al P.G.T. avrebbe potuto rivelarsi strategica nell'offrire a Ponteranica soluzioni originali anche per lo sviluppo dell'area compresa tra la Ramera e la Valbona dove si sono, nel tempo, insediate e consolidate funzioni ed abitudini di un'importanza tale da renderla particolarmente adatta ad accogliere un vero e proprio centro civico del paese; della cui mancanza tutti si lamentano.

Non va, inoltre, dimenticato che nel corso degli ultimi quarant'anni l'amministrazione comunale è più volte intervenuta sul vecchio sedime ferroviario sdemanializzato per rigenerare, con risorse pubbliche, uno spazio che aveva oramai da tempo perso la sua destinazione originaria.

Tutto questo rischia ora di venire cancellato dalla miopia di chi crede di poter progettare il futuro con un semplice ritorno al passato ignorando il presente. Un presente dove il territorio, oramai affrancato dalla ferrovia, si è diversamente organizzato.

A scadenze regolari, infatti, irrompe prepotentemente sulla scena la TEB S.p.a.

Questa società, che pur essendo partecipata da enti pubblici persegue, comunque, fini di lucro, rivendica il diritto, in realtà inesistente, di poter utilizzare il vecchio tracciato ferroviario della Val Brembana per realizzare una nuova infrastruttura tranviaria secondo un progetto che, per caratteristiche ed impatto, non consente di immaginare per quell'area usi diversi da quelli strettamente collegati al trasporto su rotaia.

E qui si marca la differenza tra chi, accettando di occupare in partita un ruolo secondario, si accontenta semplicemente di: *"...governare le trasformazioni che il passaggio della tranvia determinerà..."* (dall'articolo a firma del Sindaco su "Ponteranica in forma" n. 1; anno 10; aprile 2018) e chi, invece, rivendica con forza il primato dell'ente locale sul governo del proprio territorio. Un primato che non può retrocedere di fronte a ragioni di natura meramente finanziaria; come quelle che inducono la TEB a scartare ogni ipotesi di parziale interramento della sede tranviaria in ragione dei suoi maggiori costi.

Come a voler dire, secondo le logiche tipiche di una società commerciale, che la salvaguardia e lo sviluppo del Paese di Ponteranica non meritano un investimento aggiuntivo per un'opera che pur avrà nell'arco di almeno un secolo il suo normale tempo di utilizzo e, quindi, di ammortamento.

"IMPEGNI DISATTESI"?

In questo notiziario sviluppiamo idee e affermazioni che erano alla base del programma con il quale la lista "Ponteranica in Comune" si era presentata alle elezioni amministrative del 2014, dove si impegnava a:

- Progettare soluzioni alternative per la tramvia della Valle Brembana.
- Costruire una nuova palestra, ampliando l'edificio attuale del Vivace.
- Recuperare e valorizzare il nostro centro del paese: lo Scuress, il BoPo, lo spazio gioco e la ex ferrovia, aggregando servizi utili come le poste, il centro diurno per anziani, la biblioteca, la piazza verde antistante il comune e l'asilo nido.

Dallo stesso tenore le dichiarazioni del sindaco che nel Consiglio Comunale del 10/06/2014 all'atto della presentazione del programma di mandato, si impegnava a:

- **Valorizzare il "centro civico"** del paese attraverso il potenziamento, la valorizzazione, il recupero delle strutture esistenti (Centro Scuress, complesso dei Padri Sacramentini, BoPo, ex stazione ferroviaria, area pubblica prospiciente l'edificio comunale) che consenta di accentuarne le funzioni di socializzazione e di luogo aggregativo (poste, centro anziani, spazio gioco, ludoteca, piazza verde, adeguamento della biblioteca, asilo nido) evitando di realizzare nuove volumetrie e valorizzando, rendendoli più fruibili, gli ampi spazi verdi esistenti.
- **Potenziare il Centro Vivace** attraverso la realizzazione di una nuova palestra (ampliando l'edificio esistente) e la valorizzazione di quella già esistente (creazione accesso dal piano terra, ristrutturazione degli spogliatoi, creazione magazzino per deposito attrezzature, adeguamento della struttura), adeguamento energetico dell'edificio (isolamento esterno, serramenti, impianti termici, ecc.).
- **Collaborare con gli enti sovraordinati** per individuare un percorso per la tranvia della Valle Brembana che consenta di preservare il sedime dell'attuale pista ciclopedonale.

Così potrebbe apparire la nuova palestra realizzata ampliando il Centro Vivace.

Anche la scelta maturata da questa amministrazione di utilizzare l'area prospiciente al comune per la realizzazione di una doppia palestra pone un ulteriore ostacolo a uno sviluppo polifunzionale proprio di un area centrale del paese.

A nostro parere, l'ampliamento dell'edificio di via Papa Giovanni intitolato a Peppino Impastato è sicuramente la soluzione più indicata per rispondere alle richieste delle società sportive che da anni chiedono la realizzazione di una seconda palestra.

I costi risulterebbero di gran lunga inferiori: meno del 50% rispetto a quelli della doppia palestra ipotizzata da questa amministrazione. Da non sottovalutare inoltre la possibilità di utilizzare la vasta area verde che circonda il centro Vivace-Peppino Impastato per attività fisiche all'aperto.

D'altra parte, Nevola, all'atto dell'insediamento a Sindaco, leggeva il proprio programma di mandato affermando: "costruiremo una nuova palestra ampliando l'edificio del Centro Vivace".

Il progetto della TEB prevede l'interruzione all'altezza del Bopo dell'attuale pista ciclabile di collegamento con la piana di Petosino e propone il tracciato rosso indicato in figura. È un percorso che presenta un notevole dislivello e che si svolge, in parte, sulla viabilità ordinaria: inadatto ad una percorrenza che non sia esclusivamente per il tempo libero.

Elaborazione a cura di: Marco Paramatti, Alessandro Pagano, Claudio Armati, Carlo Colombi, Enrico Pagano, Greta Ravasio.

UN FUTURO PER PONTERANICA

LETTERA APERTA AI CITTADINI DI PONTERANICA

Siamo un gruppo di cittadini che abitano a Ponteranica e apprezzano la bellezza del suo territorio.

Per questo auspichiamo che il nostro paese possa godere, in un prossimo futuro, di uno sviluppo urbanistico che, nel rispetto dell'ambiente, migliori la qualità della vita arricchendo la rete dei servizi e valorizzando i luoghi d'incontro e socialità.

In linea con questi principi chiediamo che si continui nell'opera di potenziamento di quell'area centrale del paese che si trova tra la Ramera e la sede municipale.

La decisione di questa amministrazione di avallare la scelta di realizzare la tramvia T2 in superficie, sfruttando integralmente il sedime ferroviario, ora pista ciclabile, compromette definitivamente il completamento di questo disegno.

Consapevoli della necessità di innovare il trasporto pubblico abbiamo elaborato una soluzione alternativa che ci sembra in grado di conciliare questa esigenza con l'identità del paese e il suo sviluppo. Nelle pagine interne di questo pieghevole troverete illustrata la nostra proposta che verrà presentata nel corso dell'**assemblea** che si terrà **giovedì 7 marzo 2019 all'auditorium di via Valbona 73, alle ore 20,45.**

Serenella Angeloni
Claudio Armati
Sebastiano Baggi
Giacomo Belometti
Marco Bresciani
Lorenza Cassinelli
Claudia Cattaneo
Carlo Colombi
Giorgia Francinetti
Piero Gentile
Daniele Gotti
Giorgio Gotti
Miriam Gualteroni
Nausica Guerini
Maria Letizia Bonardi Ferrari
Giovanna Locatelli
Andrea Manzoni
Matteo Morelli
Davide Mussetti
Marco Offredi
Alessandro Pagano
Enrico Pagano
Silvana Panza
Marco Paramatti
Federico Redaelli
Greta Ravasio
Simone Superchi
Marco Testa
Gabriele Torri
Roberto Turati
Massimiliano Volontè
Sonia Zanetti

GIOVEDÌ 7 MARZO - ORE 20,45
ASSEMBLEA PUBBLICA
AUDITORIUM COMUNALE
Via Valbona 73 - Ponteranica

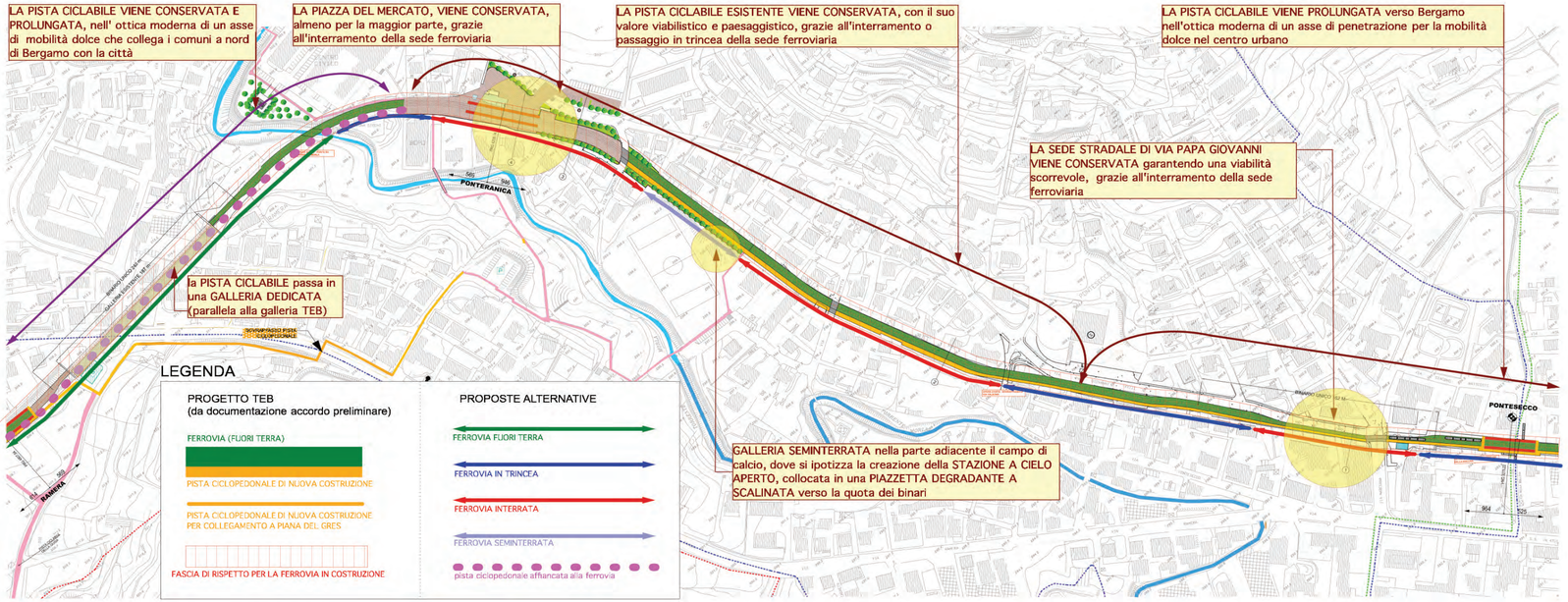
Un'area di grande importanza per il paese, da salvaguardare.
Si può e si deve realizzare la tranvia senza snaturare luoghi che sono uno dei pregi della comunità di Ponteranica.

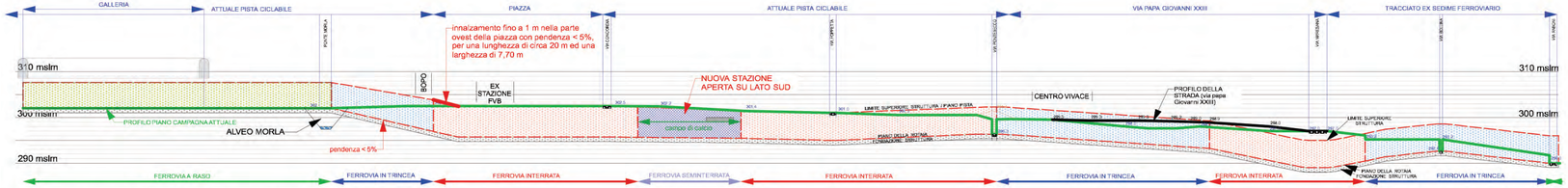
IL NOSTRO PROGETTO ALTERNATIVO

L'elaborazione proposta si prefigge i seguenti punti.

1) Rispetto dei piani stradali esistenti
2) Posizionamento della stazione di Ponteranica in fregio al campo di calcio della Foppetta, in modo da rendere un lato completo della stazione affacciato alla luce naturale (lato campo di calcio)
3) Salvaguardia dell'area della piazza mercato
4) Realizzazione di una pista ciclabile di sezione minima di 3 m affiancata da un percorso pedonale di 2,50 e una fascia di sosta/verde intermedia tra le due
5) Tunnel di connessione per biciclette e pedoni tra Valbona e piana della Petos con un calibro di 2,50 + 1,50 m

NB la planimetria conserva le indicazioni del progetto TEB per effettuare un miglior confronto.





NOTA: NEL PROFILO ALTIMETRICO LE MISURE VERTICALI SONO MOLTIPLICATE PER 5

CONFRONTI	Progetto TEB	Progetto "Un futuro per Ponteranica"
Costo dell'opera	€ 172.485.685	€ 182.000.000
Percorso in galleria	m 163	m 673
Percorso in superficie	m 848	m 135
Percorso in trincea	-	m 335
Rampe	m 232	m 100
Pista ciclabile in sede propria con larghezza di metri 3		m 1243
Percorso pedonale in sede propria con larghezza 2,5 metri		m 1243
Pista ciclabile e percorso pedonale in sede promiscua. Larghezza 4 m	m 395	
Pista ciclabile e percorso pedonale in sede promiscua. Larghezza 2 m	m 465	
Aree soggetto ad esproprio	m quadri 1.399	
Proprietari soggetti ad esproprio	n° 83	
Posizione fermata Ponteranica	Ex area stazione ferroviaria Valle Brembana	Area in fregio al campo sportivo "Foppetta"
Pista ciclabile	Viene interrotta all'altezza di via Concordia. Possibilità di collegamento con la rete del Parco dei Colli con un percorso in salita, con pendenze del 7%	Continua: Mantiene l'attuale collegamento con la rete esistente nel Parco dei Colli.

TRANVIA A BINARIO UNICO?

Una possibilità da approfondire è quella di realizzare la tramvia della valle brembana interrata e a binario unico, nel percorso tra la stazione di San Fermo di Bergamo, e quella di Paladina. In sostanza si potrebbe estendere a tutto questo tratto quanto già previsto dal progetto TEB per la galleria sottostante l'abitato della Ramera. La distanza tra le fermate (la massima è di 912 metri) permetterebbe la circolazione sino ad un massimo di 10 treni all'ora per senso di marcia, perfettamente compatibile con le previsioni dell'utenza massima attuale e in grado di rispondere anche all'evoluzione futura della domanda di trasporto pubblico.

Naturalmente, aumenterebbe la rigidità del sistema, dovendosi gestire le due direzioni di marcia sullo stesso binario. La tecnologia moderna è già in grado di fornire soluzioni adeguate a impianti di questo tipo.

Al momento, non siamo in grado di valutare con precisione la riduzione del costo della tramvia, rispetto a quanto previsto dalla TEB per il doppio binario.

Si tratta comunque d'importi notevoli.

Così appariranno la pista ciclabile, il sentiero pedonale e la tranvia secondo i due diversi progetti.