

# T2, lettera d'intenti per la linea Teb da Bergamo a Villa D'Almè



E' stata firmata in mattinata, nella sede TEB di Ranica, una lettera d'intenti per sostenere la realizzazione della linea tranviaria T2 da Bergamo a Villa D'Almè. Il documento è stato condiviso e siglato dal Presidente TEB Filippo Simonetti, dal presidente della

Comunità Montana della Valle Brembana Alberto Mazzoleni, dal vicepresidente del Consorzio del Parco dei Colli di Bergamo Angelo Colleoni, dal consigliere delegato alla Pianificazione Territoriale della Provincia di Bergamo Jonathan Lobati e dall'assessore alla Mobilità ed Urbanistica del Comune di Bergamo Stefano Zenoni. Il tavolo di lavoro tra gli Enti è stato concordato a fronte dell'impegno economico che hanno previsto sia la Comunità Montana della Valle Brembana che il Parco dei Colli di Bergamo – proponendosi quali partner diretti del progetto – per l'aggiornamento dello studio preliminare della seconda linea tranviaria, ritenendo lo sviluppo dell'infrastruttura fondamentale per il benessere economico e sociale della popolazione della Valle e dell'hinterland cittadino. Filippo Simonetti, presidente TEB: "Il segnale che raccogliamo è di unità di visione e condivisione di prospettiva per rendere sempre più concreto l'obiettivo della linea T2. Da tempo stiamo dialogando con le amministrazioni locali del territorio per approfondire gli elementi chiave su cui aggiornare il progetto preliminare redatto nel 2009; il documento di oggi rappresenta non solo la volontà di proseguire questo percorso, ma anche e soprattutto

un preciso impegno degli enti territoriali coinvolti. TEB continuerà a verificare le disponibilità dei partner pubblici e privati interessati allo sviluppo e alla realizzazione della linea tranviaria Bergamo – Villa d’Almè, che rappresenta per tutti una delle priorità strategiche nel sistema delle infrastrutture dedicate alla mobilità collettiva del territorio bergamasco”.

---

## **Il Comitato civico intercomunale: “Numeri campati in aria”**

Sono campati in aria i numeri riguardanti costi, tempi di realizzazione e di percorrenza della inverosimile autostrada Bergamo – Treviglio. A dirlo è il Comitato civico intercomunale “Cambiamola”. Se da un lato – si legge in una nota – si assistono a dichiarazioni scoppiettanti e trionfalistiche che vedono la Bergamo – Treviglio come la panacea dei problemi della bassa, dall’altro lato bisogna fare i conti con la realtà. La sostenibilità del vecchio progetto autostradale che è l’unico progetto esistente, si basava su un transito giornaliero che oggi difficilmente raggiunge BreBeMi, autostrada con ben altro impatto e potenzialità di utenza. È facile, anche da parte degli amministratori locali, cercare di trovare un mito da alimentare per nutrire le speranze di un collegamento veloce ad oggi inesistente per colpa delle scelte urbanistiche fatte dagli stessi amministratori che oggi si ergono a guru, ma che hanno preferito oneri di urbanizzazione per fare cassa piuttosto che pianificare in modo coerente la viabilità. Prova dell’incapacità di alcuni amministratori sono le soluzioni che Regione e Provincia stesse stanno cercando di

mettere in atto per migliorare la situazione di noi cittadini, esasperati dalle eccessive code che non sono dovute all'eccessivo numero di veicoli, quanto all'errata pianificazione. Alimentare il mito dell'autostrada Bergamo – Treviglio senza avere un progetto, senza convocare il tavolo provinciale annunciato nell'ottobre 2014, senza coinvolgere comuni, associazioni e rappresentanti d'impresa, senza diffondere veri numeri, fa parte del mito. Solo quando si parlerà con numeri scientifici alla mano si potrà iniziare a discutere con obiettività. Impatto ambientale, ricadute sulla salute e sull'economia, linee di desiderio dei pendolari bergamaschi, pianificazione dello spostamento delle merci. Tutte questioni che oggi non vengono discusse da una Provincia e da una Regione assenti nella loro fase di coordinamento.

Merita poi un'attenzione speciale – prosegue il Comitato – l'atteggiamento della Provincia. Se da un lato annuncia tavoli di discussione, dall'altro non li convoca e rende inaccessibili atti ai cittadini. Per questo motivo abbiamo chiesto alla Prefettura di procedere con le sanzioni previste dal Decreto Trasparenza per non aver prodotto risposte agli oltre 19.000 cittadini che questa associazione rappresenta. È giunto il momento che la Provincia sia coerente: se annuncia tavoli e partecipazione, li convochi e renda trasparente i dati in suo possesso. Se ciò non dovesse ulteriormente avvenire, non potremo che ricominciare la protesta nell'interesse dei cittadini. Stante la situazione attuale, prima di alimentare il falso mito del progresso della Bergamo – Treviglio, la priorità deve andare alla risoluzione dei nodi che oggi bloccano il traffico. Il nostro interesse di difesa dei cittadini deve avere come unico obiettivo quello di migliorare la situazione ambientale, quella economica, le ricadute in termini di percorrenza sui cittadini, la sicurezza stradale e la sostenibilità economica, cercando di evitare il fallimento conclamato dell'operazione "che si paga da sé" BreBeMi e senza prestare il fianco a simpatie politiche che troppe associazioni e parte della stampa offrono

quotidianamente.

---

# La Bergamo-Treviglio? Lasciamo perdere la superstrada e rilanciamo il treno



Ogni tanto, a leggere le cronache locali, più che nella grigia e pragmatica Bergamo pare di vivere nella sfavillante e fantasiosa Disneyland. Se si tratta di parlare di infrastrutture, infatti, pare

che sia tutto possibile. Che si tratti del treno per Orio o della fermata dell'ospedale, della linea del tram per la Valle Brembana o dell'autostrada Bergamo-Treviglio, è tutto un fiorire di idee, progetti, cartine e planimetrie. Una gara a chi vola più alto, fra buone intenzioni e demagogia politica da giovanotti in carriera, del tutto incurante della cronica mancanza di risorse da un lato e del sempre più evidente fallimento di faraoniche opere di un recentissimo passato (do you remember Brebemi?) dall'altro.

In questi giorni riaffiora, come un torrente carsico, l'idea di un collegamento diretto tra il capoluogo e la capitale della Bassa. Un tempo si parlava di una vera e propria autostrada; ora si ipotizza una superstrada a due corsie a pedaggio (?). Nell'uno come nell'altro caso, pare che ci vogliano non meno di 180 milioni di euro. Che non ci sono, che non è ipotizzabile vengano dallo Stato o dalla pur sempre

munifica Regione (almeno a star a sentire l'assessore Sorte che da reincarnazione del mago Houdini pare riesca sempre a trovare soldi laddove prima non c'erano...), che non è credibile possano arrivare così facilmente da operazioni di project financing che proprio nella Bassa hanno mostrato e mostrano di non essere sostenibili senza un aiuto, diretto o indiretto, di Pantalone.

Autostrada (o superstrada) Bergamo-Treviglio no grazie, allora? Sì, è bene dirlo forte. E non per pruriti ambientalisti o per disfattismo. Ma per semplice realismo. Perché, al netto di tante visionarie trombonate che ci sono state ammannite nell'ultimo ventennio sull'ineludibile necessità di costruire arterie stradali di ogni tipo per assecondare uno sviluppo che non si è visto o che ha preferito affidarsi alle infrastrutture immateriali, un collegamento diretto tra Bergamo e Treviglio esiste già. Collega tutti i paesi intermedi lungo l'asse nord sud ed è utilizzabile sia per le persone che per le merci. Si chiama treno. La linea viaggia su un doppio binario ed è collegabile, attraverso il nodo di Treviglio, alla Torino-Venezia. Cioè una delle direttrici economiche più importante che ora verrà ulteriormente potenziata con l'alta velocità.

In qualsiasi paese moderno, dove il rapporto costi benefici abbia ancora un senso, nessuno si sognerebbe di investire decine e decine di milioni di euro per un'autostrada di 25 chilometri che poi finirebbe a sua volta nel buco nero della Brebemi. Soprattutto se già si dispone di una infrastruttura ferroviaria. Che, se proprio si manifesta la necessità di migliorare i collegamenti, può essere benissimo adeguata alle nuove esigenze con investimenti decisamente inferiori (anche non calcolando quelli ambientali, che pure ci sarebbero) a quelli che comporterebbe la maxicolata di asfalto. Se si vuole discutere seriamente nessuno guardi al servizio che oggi viene fornito sulla linea Bergamo-Treviglio. E' a dir poco penoso, sia in termini di orari che di carrozze messe a disposizione. Ma basterebbe poco per rilanciarlo e per renderlo appetibile, se solo chi ne ha le competenze istituzionali avesse la

capacità di comprenderne la valenza strategica e se gli attori economici del territorio si mobilitassero, con la loro pur residuale influenza su quel che rimane della politica, per orientarne le scelte.

Nella Disneyland bergamasca, invece, si continua a favoleggiare. Così che perfino una banale variante per bypassare il centro di Verdello (non realizzata per l'insipienza degli amministratori locali di marca leghista), l'unica opera stradale che avrebbe davvero senso in quella fetta di territorio, diventa un impervio Everest da scalare. C'è bisogno di aggiungere altro?

---

## **Orio, l'aeroporto si conferma nella top ten di Skytrax**

L'Aeroporto di Orio si conferma nella Top Ten dei migliori aeroporti del mondo dove operano in prevalenza compagnie aeree low cost. La classifica annuale, redatta dalla società specializzata Skytrax nel quadro del rapporto World Airport Awards, premia nel 2016 il terminal di Tokyo Narita, che precede Il T2 di Kansai e Londra Stansted. Ai piedi del podio Bruxelles Charleroi e Berlino Schönefeld. A seguire, Kuala Lumpur, Londra Luton, East Midlands, Francoforte Hahn e Milano Bergamo. Il rapporto di Skytrax si basa su oltre 13 milioni di questionari compilati da passeggeri di 106 diverse nazionalità, da giugno 2015 a febbraio 2016, e prende in esame 550 aeroporti selezionati in tutto il mondo. La presenza dell'aeroporto bergamasco è da considerarsi altamente gratificante, in quanto le rilevazioni sono iniziate all'indomani della inaugurazione della nuova ala del terminal passeggeri, avvenuta a fine maggio 2015. La prossima inaugurazione dell'area dedicata alle eccellenze

enogastronomiche, in parte già aperta con alcuni dei marchi italiani più prestigiosi che offrono degustazioni e vendita, a diretto contatto con i gate di imbarco in area Schengen, non potrà che accrescere il livello di apprezzamento dei servizi rivolti ai passeggeri.

---

## S'inaugura la Bossico-Ceratello, ma scoppia un caso tra Lovere e Costa Volpino



Domenica verrà inaugurata la strada di collegamento "Bossico-Ceratello", dopo anni di incontri e discussioni, che hanno diviso i cittadini dell'Alto Sebino in favorevoli e contrari. A due giorni dal

taglio del nastro, scoppia la bufera. Il sindaco di Lovere Giovanni Guizzetti dichiara di non essere stato in alcun modo né coinvolto né informato delle intenzioni dei Comuni di Bossico e Costa Volpino di procedere all'inaugurazione, benché la strada si snodi per quasi l'intero tracciato sul suo territorio e ne sia di fatto ad oggi la proprietaria. Non solo, per il primo cittadino di Lovere la strada non può essere aperta indiscriminatamente al traffico. Per Guizzetti, l'inaugurazione è impropria per il banale motivo che la 'nuova' strada si interrompe a Lovere (e quindi prima di raggiungere Ceratello), e perché, elemento non secondario, non risulta formalmente che sia stata collaudata (e quindi non ci sono le condizioni di sicurezza per fruirne).

«Il progetto preliminare, approvato con deliberazione del Consiglio comunale di Lovere nel 2003, prevedeva il congiungimento degli abitati di Bossico e Ceratello partendo dall'incrocio con Via Giorgio Schiavi a Bossico e terminando all'incrocio con Via della Resistenza a Ceratello – spiega il primo cittadino di Lovere -. I cinque lotti realizzati finora non hanno portato al completamento dell'opera avendo tralasciato il tratto corrispondente alle sezioni che vanno dalla n. 1 alla n. 14 del progetto preliminare. In particolare non è stato realizzato l'intero tratto compreso nel Comune di Bossico (che in questo modo non viene per nulla interessato dai lavori finora compiuti) e buona parte del tratto del Comune di Lovere in località Pincio». Il problema è anche di diritto. «Per quanto riguarda i lavori realizzati finora, né la Comunità Montana che ha appaltato i primi due lotti, né il Comune di Bossico, che ha appaltato gli altri tre, hanno fornito al Comune di Lovere la documentazione relativa alla conclusione dei lavori e al collaudo della strada – dice Guizzetti -. Ad oggi nonostante i lavori siano stati completati da anni, nessuno si è preoccupato di far pervenire al Comune di Lovere i documenti relativi alla conclusione dei lavori e al collaudo della strada. Cosa ancora più grave, nonostante l'ingiustificata omissione e l'inspiegabile ritardo, i documenti non sono stati forniti nemmeno a seguito di formale richiesta».



Giovanni Guizzetti,  
sindaco di Lovere

Anche se il Comune di Lovere non si deve accollare alcun onere né per la realizzazione della strada né per la sua manutenzione, ordinaria e straordinaria, di fatto, trattandosi di una strada che sarà aperta al pubblico transito pressoché per la sua totalità nel suo territorio, tutti i provvedimenti che regolano il traffico sulla stessa siano di competenza del Comune di Lovere, così come sono di competenza dello stesso tutti i provvedimenti relativi alla toponomastica e quindi all'intitolazione della strada. «Non ci spieghiamo sulla base di quali presupposti e di quali provvedimenti siano stati collocati lungo il tracciato cartelli stradali che limitano la velocità o indicano situazioni di pericolo -. L'intero tracciato della Bossico-Ceratello è inserito, per il tratto nel Comune di Lovere, nell'elenco delle strade agro-silvo-pastorali. Fino a quando non avremo a disposizione la documentazione che dimostri la regolare esecuzione dei lavori e il collaudo della strada, sull'intero tracciato rimarranno in vigore le attuali limitazioni previste per il transito sulle strade agro-silvo-pastorali". La parola ora passa ai Comuni di Bossico e Ceratello e alla Comunità Montana che dovranno rispettare gli impegni assunti e portare al più presto a compimento il congiungimento degli abitati di Bossico e Ceratello partendo dall'incrocio con Via Giorgio Schiavi a Bossico per terminare all'incrocio con Via della Resistenza a Ceratello. «Se così sarà – assicura il primo cittadino di Lovere – assumeremo tutti i provvedimenti di nostra competenza per garantire il transito sull'intero tracciato della Bossico-Ceratello devono rispettare gli impegni assunti e portare al più presto a compimento il congiungimento degli abitati di Bossico e Ceratello partendo dall'incrocio con Via Giorgio Schiavi a Bossico per terminare all'incrocio con Via della Resistenza a Ceratello».

Il sindaco di Costa Volpino, Mauro Bonomelli parla di incomprensioni e di carte spedite e che non si trovavano

più: «Ho incontrato poco fa il sindaco di Lovere, abbiamo parlato e probabilmente sarà presente all'inaugurazione. Il collegamento è concluso, c'è solo un piccolo tratto da completare». Il tratto che permette di raggiungere Bossico. Considerato che l'appuntamento elettorale per Costa Volpino è vicino e che i tempi dell'opera non saranno rapidissimi, si spiega probabilmente anche la fretta di inaugurare la strada. La questione rimane aperta.

---

## **Sacbo, dai soci ok al bilancio. Radici: "Rafforzata la solidità patrimoniale"**

Via libera dell'assemblea dei soci al bilancio 2015 di Sacbo. Un esercizio, quello chiuso lo scorso dicembre, che evidenzia la quota più alta di sempre dei ricavi e l'incremento a tre cifre degli utili, riflettendo la solidità del quadro economico e finanziario della società di gestione dello scalo di Orio. L'assemblea degli azionisti ha esaminato l'attività svolta da Sacbo, che ha generato ricavi per 116,944 milioni, in crescita di 15,692 milioni rispetto all'esercizio precedente (+ 15,5 %). I ricavi derivanti dalla gestione tipicamente aeronautica sono risultati pari a 83,450 milioni

(in aumento di 10,923 milioni rispetto al 2014), mentre quelli relativi alle attività commerciali non aviation sono stati pari a 29,375 milioni (dato in aumento di 4 milioni rispetto al 2014). La voce relativa ai ricavi diversi è passata da 3,357 del 2014 ai 4,119 milioni del bilancio 2015. Il margine operativo lordo è risultato pari a 28,648 contro i 17,643 milioni del 2014, ed è corrispondente al 24,5 % del totale dei ricavi. Ammortamenti e accantonamenti passano da 9,827 (pari al 9,7% dei ricavi) a 11,720 milioni (10% dei ricavi). Il risultato operativo è pari a 16,928 milioni, corrispondente al 14,5 % dei ricavi, rispetto a 7,817 dell'esercizio precedente. Il saldo delle componenti straordinarie e finanziarie è passato da 0,119 a 1,622 milioni.



Il risultato ante imposte è di 18,550 milioni contro i 7,936 del 2014. Al netto delle imposte di competenza per 6,163 milioni, nel 2015 Sacbo ha conseguito un utile di esercizio di 12,387 milioni (in aumento del 133 % rispetto ai 5,323 milioni dell'esercizio precedente), che l'assemblea degli azionisti, accogliendo la proposta del Cda, ha deciso di destinare nella misura di 5,811 (pari al 46,9 % dell'utile, equivalente a 1,64 euro per azione) a titolo di dividendo e il restante (6,576 milioni) a riserva straordinaria. Nell'illustrare il bilancio di esercizio 2015, il presidente di Sacbo, Miro Radici, ha sottolineato "il rafforzamento della solidità patrimoniale, ottenuto contestualmente ai programmi e alle attività volte a migliorare ed accrescere il sistema di infrastrutture e servizi aeroportuali". Dopo l'apertura nel maggio 2015 del nuovo terminal partenze e degli spazi corrispondenti agli arrivi, è in fase di completamento la nuova area food posta sul fronte est dei Gate d'imbarco Schengen, che offre già

servizi di ristorazione e vendita e che sarà oggetto di prossima inaugurazione. In corso di realizzazione tre piazzole di sosta degli aeromobili sul lato ovest. Tutti interventi che rientrano nel piano degli investimenti che Sacbo ha sostenuto nella misura di 24,5 milioni nel solo 2015 e per un totale di 150 milioni nel periodo 2011-2015, in cui sono stati eseguiti, gli interventi di rifacimento della pista e ammodernamento delle infrastrutture di volo, sui parcheggi e la viabilità esterna, insieme all'ampliamento dell'aerostazione.

I numeri consentono all'aeroporto di Bergamo di attestarsi saldamente al terzo posto nella classifica degli scali nazionali, preceduto da Roma Fiumicino e Malpensa. E' stato ricordato, inoltre, che, grazie ai livelli raggiunti nel 2015, certificati da ACI Europe, Bergamo passa nel 2016 dal Gruppo 3, che comprende gli aeroporti da 5 a 10 milioni di passeggeri annui, in cui è figurato al primo posto per la migliore performance di categoria, al Gruppo 2 (da 10 a 25 milioni di passeggeri). In tale scenario procede, di concerto con l'ENAC, l'iter per il nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2030, volto a sostenere i futuri interventi mirati alla compatibilità e sicurezza delle attività aeronautiche, nonché le opere di servizi complementari, tra cui il collegamento dell'aeroporto con la rete ferroviaria.

---

## **Sacbo festeggia i 100 milioni di passeggeri con un annullo filatelico**

Lunedì 21 marzo, Sacbo festeggerà con uno speciale annullo filatelico il traguardo dei 100 milioni di passeggeri

transitati all'Aeroporto di Bergamo dal 1972 ad oggi. L'inizio delle operazioni avvenne il 21 marzo di 44 anni fa con il primo volo decollato alla volta di Roma Ciampino. L'avvento dei vettori low cost, a partire dal 2002, ha consentito allo scalo bergamasco di scalare la classifica degli aeroporti nazionali attestandosi stabilmente al terzo posto dopo Roma Fiumicino e Milano Malpensa, e di maturare una crescita sia in termini di movimento passeggeri, che nel 2015 ha raggiunto quota 10,4 milioni, sia sul fronte delle infrastrutture aeroportuali e di servizio, per le quali la stessa SACBO ha investito, interamente con risorse proprie, 160 milioni di euro negli ultimi dieci anni. Grazie ai livelli raggiunti nel 2015, certificati da ACI Europe, Bergamo è passata nel 2016 dal gruppo 3, che comprende gli aeroporti da 5 a 10 milioni di passeggeri annui, in cui è figurato al primo posto nel 2015 per la migliore performance di categoria, al Gruppo 2 (da 10 a 25 milioni di passeggeri).



“E’ motivo di soddisfazione raggiungere una quota significativa e dal valore simbolico – sottolinea Miro Radici, presidente di Sacbo – che testimonia il ruolo svolto dall’Aeroporto di Bergamo anche nei primi trent’anni di attività, un periodo che ha consentito di conservare intatte le potenzialità operative dello scalo, offrendo la possibilità di cogliere il momento favorevole per disegnare uno scenario completamente nuovo. Il pensiero va alle brillanti intuizioni e alle scelte del management di Sacbo, in primis all’allora presidente Ilario Testa che, appoggiato dagli azionisti, creò le condizioni per lo sviluppo del trasporto aereo low cost e le successive evoluzioni di mercato che, sempre sostenute da

chi è stato chiamato alla guida della società di gestione, hanno favorito e affermato la funzione strategica dell'Aeroporto di Bergamo". Sacbo ha scelto di proporre ancora una volta l'annullo filatelico, replicando quello fortunato con cui nel 2012 ha celebrato i 40 anni di attività dell'Aeroporto di Bergamo. Un bis sicuramente gradito dai collezionisti, ma destinato a raccogliere l'interesse e la curiosità delle migliaia di passeggeri e degli operatori aeroportuali presenti in aerostazione il primo giorno di primavera. La postazione del servizio di annullo filatelico di Poste Italiane sarà allestita presso i banchi check-in dell'area gruppi, accessibile a tutti, dalle 7:30 del mattino alle 20:30.

---

## **Sea-Sacbo, Rocca: "La fusione avvenga in tempi rapidi"**

"Noi abbiamo auspicato che questo avvenga rapidamente perché solo da un coordinamento stretto di almeno questi tre aeroporti", Malpensa, Linate e Orio al Serio "si può realizzare qui in Lombardia un vantaggio". Così il presidente di Assolombarda Gianfelice Rocca, si è espresso a margine della giornata inaugurale della Mobility Conference in merito alla fusione tra Sea e Sacbo, la società di gestione degli aeroporti milanesi e quella di gestione dell'aeroporto di Orio al Serio. "Bisogna fare una politica coordinata per migliorare l'indice di accessibilità intercontinentale di Milano".

---

# Piscine Italcementi, entro l'estate il bando per la gestione del ristorante



Un questionario da sottoporre agli utenti per migliorare ulteriormente una struttura sportiva che è punto di riferimento per la provincia di Bergamo e che ha fatto registrare numeri record nel 2015: Comune di Bergamo e Bergamo Infrastrutture sono al lavoro nel tentativo di arricchire ulteriormente l'offerta delle Piscine Italcementi e hanno pertanto deciso di interrogare gli sportivi che ogni giorno

frequentano lo spazio ai piedi di Bergamo Alta. Un'offerta non solo sportiva, ma anche legata al bando che entro la prossima estate sarà istruito per la gestione, al momento scaduta, del bar/ristorante delle Piscine. "Nell'estate del 2015 – sottolinea Vittorio Rodeschini, presidente di Bergamo Infrastrutture – 44.226 persone hanno acquistato un biglietto d'ingresso per accedere alle Piscine Italcementi: è vero che è stata una stagione calda e priva di piogge, ma è altrettanto vero che i dati di giugno (4.060, numero inferiore anche a quello del piovoso giugno 2014) sono stati fortemente compromessi da alcune prestigiose manifestazioni internazionali che hanno occupato l'impianto. Sono numeri interessanti, che potranno crescere. Per questo, prima di definire i termini del bando per la gestione del bar/ristorante per la prossima estate, abbiamo pensato di conoscere meglio le persone che scelgono il nostro impianto: chi sono e cosa desiderano. E' la prima volta che un esperimento del genere viene fatto ed è per tutti una grande

occasione: per Bergamo Infrastrutture, per chi potrebbe essere interessato a gestire lo spazio e – soprattutto – per i cittadini, che possono partecipare attivamente ad una scelta che li riguarda”.

44.226 ingressi: un numero record per quello che riguarda la stagione estiva 2015, con un picco di 29.041 ingressi segnato nel mese di luglio. Non c'è paragone con la piovosa stagione 2014, trimestre in cui i numeri parlano di un -50% rispetto all'anno successivo, con 22.498 ingressi (10.945 nel mese di luglio). Numeri importanti anche per quello che riguarda la stagione invernale 2014/2015 con 1.094 abbonati alle Piscine e 6.784 ingressi, che, sommati ai dati estivi, portano il computo complessivo della stagione sportiva 2014/15 a ben 51.010 biglietti strappati per quello che riguarda lo scorso anno. “L'intenzione è quella di confermare e, se possibile, migliorare ulteriormente i dati dello scorso anno – commenta l'Assessore allo Sport del Comune di Bergamo Loredana Poli -. Il percorso che abbiamo intrapreso, ovvero quello di una valorizzazione della multidisciplinarietà dello sport in città, passa anche dal miglioramento dell'offerta infrastrutturale e la nostra Amministrazione per questo motivo ha avviato già da un anno un piano di manutenzione e riqualificazione del patrimonio cittadino (vedasi la pista d'atletica e i prossimi lavori al campo CONI, la ristrutturazione della tribunetta del PalaNorda prevista per la prossima estate, la sistemazione del parquet della palestra Italcementi, il nuovo Palaghiaccio realizzato da Italcementi, ecc). Attraverso il questionario saremo in grado di realizzare interventi mirati alla soddisfazione dell'utenza, nel tentativo di incrementare la qualità dell'offerta e rendere le Piscine uno spazio da vivere a 360°.”

Le Piscine Italcementi si stanno inoltre affermando sempre più come punto di riferimento a livello nazionale per quello che riguarda gli sport acquatici: nella sola estate 2015 sono state scenario di manifestazioni di grande rilievo, come il

meeting internazionale di nuoto Azzurri d'Italia, delle finali nazionali di Pallanuoto Under17, dei Campionati Italiani Assoluti di tuffi e infine delle fasi finali della World League di Pallanuoto, uno degli appuntamenti più importanti al mondo per quello che riguarda questo sport. Il questionario sarà disponibile sia in versione cartacea all'interno della struttura delle piscine Italcementi, sia sul sito web ufficiale di Bergamo Infrastrutture (al link <http://tiny.cc/81pr9x>).

---

## **La lettera / “Bisogna abbassare i pedaggi o la Brebemi non decollerà mai”**

Spettabile redazione

A proposito della presa di posizione di Legambiente sulla Brebemi, voglio dire che per il modo in cui è utilizzata oggi l'arteria autostradale, la si può tranquillamente considerare come l'autostrada della Bassa. Ha raccolto buona parte del traffico pendolare che intasava la S.P. Rivoltana nelle provincie di Brescia, Bergamo, Cremona e Milano e – nonostante l'ambizioso obiettivo di raccogliere il flusso di veicoli dichiarati inizialmente – è rimasta figlia di un Dio minore. Neppure l'apertura del collegamento con la TEEM, l'attesa tangenziale est esterna di Milano, ha prodotto quell'incremento atteso di traffico sulla Brebemi. Questa autostrada manca di aree di rifornimento carburanti sull'intero percorso di circa 62 chilometri e l'uscita più prossima alla metropoli lombarda é il casello di Liscate, ben lontano dal centro di Milano, posto sulla tangenziale in cui

si innesta gran parte del traffico pendolare a sud est del capoluogo. Tuttavia dei benefici – dal punto di vista del traffico – la direttissima li ha prodotti: anzitutto ha avuto il merito di sfoltire il traffico sulla Rivoltana, diminuendo il numero di mezzi in transito sulla pericolosa ex S.S., nonché di ridurre i tempi di percorrenza al capoluogo milanese. Balotta, nonostante l'appellativo, non è menzognero nella sua analisi. Il costo della tratta è elevato, addirittura eccessivo, se paragonato allo stesso tratto della A4 in un rapporto quasi di 1/3, esaudendo sconti agli abituali utilizzatori. Il project financing per la realizzazione dell'autostrada – alla fine – è stato applicato "all'italiana": parte dei costi è ricaduto o ricadrà sui contribuenti, mentre la produzione delle aziende agricole e ortofrutticole dimezzate o sparite e la mancata fruizione dei suoli cementificati rappresentano, oltre a mancati introiti, costi sociali supportati dall'intera collettività. L'osservazione del rappresentate di Legambiente a questo punto è più che condivisibile: la Brebemi ormai c'è ed è necessario che la si faccia utilizzare al meglio. Magari anche abbassandone i pedaggi, per non lasciarla languire tra le opere incompiute, nella solita indifferenza che accompagna lo scempio del Belpaese.

Antonio Vota