

**Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale**

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

*(Barrare la casella di interesse)*

Il/La Sottoscritto/a

*(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)*

Il/La Sottoscritto/a \_\_\_\_\_ Comitato di Quartiere di Boccaleone (BG)

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

*(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)*

**PRESENTA**

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato  
 Progetto, sotto indicato.

*(Barrare la casella di interesse)*

PROGETTO DEFINITIVO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO STAZIONE DI BERGAMO - "AEROPORTO ORIO AL SERIO" (Codice procedura 5609)

*(inserire la denominazione completa del piano/programma ( procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)*

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)  
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)  
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)  
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)  
 Altro *(specificare)* \_\_\_\_\_

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Atmosfera  
 Ambiente idrico  
 Suolo e sottosuolo  
 Rumore, vibrazioni, radiazioni

- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale

Altro (specificare) \_\_\_\_\_

Visto gli elaborati relativi ai computi metrici estimativi inclusi nel progetto pubblicato sul sito dell'opera in oggetto:

Analisi osservazionalePubblicoRevE2029202022

### **Si fa presente che**

Con l'ODG approvato con la sola maggioranza di governo il 21 marzo 2022 viene dichiarato(vedi all1):

**Il Comune di Bergamo ha chiesto di mantenere il tracciato ferroviario a raso nella zona di Via Lunga, onde eliminare il rilevato e garantire la fattibilità futura di una fermata a servizio della fiera, studiando contestualmente una diversa soluzione viabilistica**

quindi è il Comune di Bergamo e non RFI l'autore del fortissimo consumo di suolo della proposta alternativa per la viabilità nella zona della via Lunga: fuorviante perché anche qui non vi è stato nessun confronto con la cittadinanza, che è totalmente contraria a questo studio supplementare

sempre nel ODG il comune dichiara:

**Le osservazioni del Comune di Bergamo in sede di VIA non sono vincolanti, ma forniscono un contributo concreto per migliorare il progetto in iter; diversamente, gli Enti di livello superiore hanno effettivi poteri di condizionamento del progetto;**

il Comune non ha condiviso con nessuno (né col Consiglio Comunale né con i cittadini) le proprie proposte ritenute migliorative e che invece in alcuni casi sono peggiorative e in toto non figurano risolutive per nulla alla problematiche innescate sul quartiere di Boccaleone

sempre nello stesso documento si legge:

**Nel corso di tale incontro sono emerse le valutazioni tecniche negative dei progettisti in merito all'impatto dell'ipotesi di interrimento della ferrovia, legate ai tempi e ai costi di tale soluzione, e dal punto di vista progettuale legate all'interferenza che avrebbe con i manufatti stradali della Circonvallazione e di via Piatti;**

**Nello stesso incontro sono emerse altresì le valutazioni critiche da parte di RFI rispetto all'ipotesi di seminterramento, anche queste legate ai tempi e ai costi della soluzione prospettata, ma anche all'impatto che l'allargamento dello scavo avrebbe sul quartiere, con aumento degli edifici residenziali da demolire e avvicinamento dello scavo alle abitazioni;**

è stato omesso che RFI si è presentata con alternativa faraonica a 5 binari (di cui 1 da dismettere dopo 2 anni, mai vista una cosa simile in Italia) totalmente avulsa dall'essere una soluzione percorribile e che infatti risulta più devastante della soluzione attuale ed è stata subito criticata dai cittadini di Boccaleone presenti. Non si capisce come mai RFI non abbia "perso" tempo in maniera più concreta.

### **Considerato che**

RFI dichiara nel documento in oggetto che

**Il progetto è stato ripensato al fine di un migliore inserimento nel territorio dell'infrastruttura ferroviaria anche in relazione alle sensibilità ambientali e paesaggistiche presenti. L'infrastruttura ferroviaria si inquadra in un contesto di mobilità sostenibile verso e dall'aeroporto di Orio al Serio al fine incentivare l'utilizzo del trasporto su ferro come alternativa al trasporto privato.**

### **Ci chiediamo**

Quale gioco RFI e il Comune di Bergamo stiano facendo nei confronti dei cittadini, considerato che il Comune dice che decide RFI il progetto e poi veniamo a conoscenza che RFI ha modificato il suo primo progetto con le osservazioni del Comune (abbassamento ferrovia e modifica di via Lunga).

Inoltre RFI attraverso la sua Commissaria Vera Fiorani, tramite intervista sui giornali, dichiarava la scelta di modificare il progetto in base alle richieste della cittadinanza.

Quale cittadinanza? I soli consiglieri di maggioranza che votano un loro documento è la cittadinanza (vedi All.1)? Nel consiglio comunale dove venne approvato l'odg del comune (alle 2 di notte) tutta la minoranza, aveva proposto un loro odg,(vedi All.2) dove chiedeva di prendere in considerazione un seminterramento e quindi andare nella direzione di un progetto veramente sostenibile, ma la maggioranza non ha accolto la richiesta andando subito alla votazione della loro proposta.

Le pressioni dei comitati con una petizione oltre 18.000 firme non valgono niente? Non sono la voce della cittadinanza?

### **Si chiede pertanto**

Che il MITE consideri tutte le criticità del progetto presentato da RFI e richieda una modifica con l'interramento della ferrovia come già indicato dalle osservazioni fatte dal Ministero della Cultura e che consideri che RFI ha già dichiarato possibile l'abbassamento su via Recastello.

CON RISERVA DI EVENTUALI IMPUGNAZIONI.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).

*Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.*

#### **ELENCO ALLEGATI**

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato XX - \_\_\_\_\_ *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)*

Luogo e data Bergamo \_\_\_\_\_  
*(inserire luogo e data)*

Il/La dichiarante

\_\_\_\_\_  
*(Firma)*

CONSIGLIO COMUNALE STRAORDINARIO

ORDINE DEL GIORNO COLLEGATO ALL'INFORMATIVA SUL TRENO PER ORIO

CONSIDERATO CHE:

- Il progetto del treno per Orio ha interrogato dall'inizio del suo iter progettuale la politica locale e la cittadinanza circa i benefici che l'opera apporterebbe, a livello territoriale e regionale, ma anche riguardo l'impatto che l'infrastruttura avrebbe sul territorio
- Il Comune di Bergamo già in sede di osservazioni al procedimento di VIA (non ancora concluso, mancando l'espressione formale del MITE) ha evidenziato una serie di criticità in merito al progetto attualmente in iter. In particolare è stata posta l'attenzione: sull'effetto di cesura completa che genererebbe la chiusura del PL di Via Pizzo Recastello; sull'impatto delle barriere fonoassorbenti; sul rilevante impatto del rilevato ferroviario progettato per scavalcare Via Lunga; sulla necessità di coordinare al meglio la fase di cantiere e realizzare con tempi coordinati le diverse alternative viabilistiche;
- Il Comune di Bergamo ha chiesto tramite le sue osservazioni di prevedere la realizzazione un sottopassaggio ciclopeditonale a fronte dell'eliminazione del passaggio a livello, per garantire la connessione dolce tra i due lati del quartiere;
- Il Comune di Bergamo ha ripetutamente chiesto di avviare un confronto sulle tipologie di barriere fonoassorbenti da installare contestualmente alla tratta ferroviaria, per minimizzarne l'impatto visivo e paesistico;
- Il Comune di Bergamo ha chiesto di mantenere il tracciato ferroviario a raso nella zona di Via Lunga, onde eliminare il rilevato e garantire la fattibilità futura di una fermata a servizio della fiera, studiando contestualmente una diversa soluzione viabilistica
- Le osservazioni del Comune di Bergamo in sede di VIA non sono vincolanti, ma forniscono un contributo concreto per migliorare il progetto in iter; diversamente, gli Enti di livello superiore hanno effettivi poteri di condizionamento del progetto;

RILEVATO CHE:

- Il Comune di Bergamo è l'unico soggetto ad aver promosso e organizzato un incontro diretto tra i progettisti dell'opera (RFI e Italferr) e i cittadini del Comitato di Quartiere, tenutosi all'inizio di settembre del 2021 alla presenza anche dell'assessore Regionale Claudia Terzi;

- Nel corso di tale incontro sono emerse le valutazioni tecniche negative dei progettisti in merito all'impatto dell'ipotesi di interrimento della ferrovia, legate ai tempi e ai costi di tale soluzione, e dal punto di vista progettuale legate all'interferenza che avrebbe con i manufatti stradali della Circonvallazione e di via Piatti;
- Nello stesso incontro sono emerse altresì le valutazioni critiche da parte di RFI rispetto all'ipotesi di seminterramento, anche queste legate ai tempi e ai costi della soluzione prospettata, ma anche all'impatto che l'allargamento dello scavo avrebbe sul quartiere, con aumento degli edifici residenziali da demolire e avvicinamento dello scavo alle abitazioni;
- Il collegamento ferroviario è inserito come "opera complementare già finanziata" nel Decreto Interministeriale per le Olimpiadi Invernali 2026, con fondi garantiti dal Decreto Rilancio; successivamente 56 milioni dei 170 totali sono stati ricondotti alla missione 1.5 del PNRR.
- Sul completamento dell'opera gravano dunque ben due vincoli temporali: quello dettato dal PNRR (novembre 2026) e quello legato alle Olimpiadi Milano-Cortina (inizio 2026).

**PRECISATO CHE:**

- Regione Lombardia, tramite le parole dell'assessore Terzi, ha in prima battuta chiuso ad ogni possibile miglioria del progetto ferroviario (intervista a Bergamonews del 19 gennaio 2021 – "Terzi: "Irrealizzabile il treno per Orio interrato. Ora la priorità è finire in tempo"), non solo riferendosi al tema dell'interramento richiesto da altre osservazioni, ma anche riferendosi alla soluzione a raso proposta dal Comune per l'area di Via Lunga e già formalizzata alla fine del 2020; in particolare l'assessore Terzi ha fatto riferimento a problematiche di carattere idrogeologico su tutta la tratta;
- Successivamente, Regione Lombardia, nel suo parere formale alla VIA, ha sposato sostanzialmente le osservazioni del Comune di Bergamo, come si evince dal testo presentato e ancora dalla risposta all'interrogazione 21023 in Consiglio Regionale, nella quale l'assessore Cattaneo scriveva di volere valutare la soluzione a raso proposta dal Comune
- In data 3 settembre 2021 nuovamente Comune e Regione Lombardia esprimevano posizioni analoghe in una conferenza stampa congiunta a valle di un incontro con il Comitato di Quartiere di Boccaleone, alla presenza di RFI, per un confronto sul progetto ed

in particolare riaffermavano congiuntamente la possibilità di migliorare il progetto perseguendo le osservazioni già formalizzate da entrambi gli enti;

DATO CHE:

- In sede di prima riunione di conferenza dei servizi, il Comune di Bergamo ha richiamato le richieste di migliorie già espresse in sede di VIA, mentre gli altri Enti Locali si sono limitati ad interventi di carattere tecnico, senza entrare nel merito del progetto; la Provincia di Bergamo, in particolare, ha espresso, tramite le parole del consigliere delegato Prevedini, parere favorevole al progetto in iter, senza la richiesta di migliorie, parere successivamente formalizzato per iscritto in data 17 gennaio 2022;
- In sede di prima riunione di conferenza dei servizi, RFI ha mostrato alcune ipotesi di revisione del progetto, non ancora formalmente inserite nell'iter, che sembrano accogliere buona parte delle richieste del Comune di Bergamo;
- Tali migliorie non sono ancora formalmente recepite nel progetto in iter e vanno sostenute nelle sedi più opportune.

IL CONSIGLIO COMUNALE IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA:

- 1) A riproporre in sede di conferenza dei servizi e nelle interlocuzioni con i Ministeri, Regione Lombardia e RFI, le richieste di migliorie già avanzate in sede di VIA, integrate con ulteriori richieste dichiarate fattibili in sede di conferenza dei servizi dalla presentazione di RFI, con la determinazione necessaria a ottenerne l'accoglimento. In particolare:
  - Realizzazione di un sottopasso ciclopedonale a fronte della prospettata eliminazione del passaggio a livello di via Pizzo Recastello
  - Realizzazione a raso del tratto ferroviario in uscita dal quartiere di Boccaleone e richiesta di valutare un'alternativa alla viabilità stradale di via Lunga.
  - Mantenere la possibilità tecnica di ~~prevedere~~ realizzare in futuro ~~l'allestimento di~~ una fermata a servizio della fiera e del quartiere di Boccaleone
  - Rivedere le tipologie di barriere fonoassorbenti selezionando gli elementi a minor impatto paesistico, nel rispetto della normativa di settore
  - Integrare il progetto ferroviario con la realizzazione di una rete ciclabile a margine del tracciato ferroviario, anche in funzione di collegamento con altri quartieri (Borgo Palazzo, Celadina, Campagnola)
  - Realizzazione di ulteriori passaggi ciclopedonali in prossimità di Via Monte Cornagera e Via Rovelli/zona Fervet, oltre a quelli già previsti o richiesti in precedenza.

- 2) A sollecitare gli enti di livello superiore (Ministeri, Regione Lombardia) e i progettisti (RFI) ad aggiornare tempestivamente il Comune sulla possibilità e sulla fattibilità di ulteriori e diverse migliorie progettuali, allo scopo di minimizzare l'impatto del progetto.
- 3) A riferire al Consiglio comunale e ai cittadini l'esito di tali interlocuzioni, proseguendo in parallelo il confronto con i cittadini, le reti e i comitati unitamente a RFI e Regione Lombardia

Bergamo, 21 marzo 2022

Oriano Ruffini (PD)  
 Adel Verzelli (PD)

Stefano Pizzini (P8B)

Alberto Pini (Partito democratico)  
 Alessandro (APF)

Luca Storti (PD)

~~Stefano~~ (AD)

Ricco Ruffini (PD)

Stefano Zanone (L.G.)

Diego Amadori (L.G.)

Roberto Mondini (L.G.)

Massimo Pittero (L.G.)

Manini (L.G.)

Roberto Pini (L.G.)

Stefano Pini (L.G.)

Roberto Mondini (L.G.)

**LEGA SALVINI PREMIER – LEGA  
LOMBARDIA  
FORZA ITALIA-FRATELLI  
D’ITALIA-BERGAMO IDEALE  
MOVIMENTO 5STELLE**

**Gruppi consiliari Comune di Bergamo**

Bergamo, 16/03/2022

Al Signor Presidente  
Del consiglio Comunale  
Di Bergamo

**Ordine del giorno: proposte in merito al progetto definitivo della  
linea ferroviaria Aeroporto di Orio-stazione di Bergamo**

I sottoscritti Consiglieri Comunali

Premesso che:

- il progetto di una linea ferroviaria che colleghi l’aeroporto di Orio alla stazione di Bergamo e da qui alla stazione di Milano ha una lunga storia costellata da molte e diverse ipotesi. Nel Documento di piano del vigente PGT si individua l’intervento definendolo obiettivo strategico per il sistema infrastrutturale con la realizzazione del collegamento ferroviario nell’ottica di un servizio di trasporto metropolitano ” tram-treno” ( servizio peraltro previsto per le principali linee ferroviarie esistenti e future )
- I soggetti istituzionali coinvolti , RFI, Regione Lombardia, Provincia di Bergamo e Comune di Bergamo, purtroppo non hanno coinvolto né i cittadini né l’Assemblea Consiliare nella gestazione dell’attuale progetto definitivo

Considerato che:

- RFI quale committente si è incaricata di redigere il progetto che è costato 8 milioni di euro e lo ha fatto seguendo le proprie logiche legate ai costi, alle strutture e all'utilizzo delle stesse. Ha presentato il progetto definitivo nell'ottobre del 2020.
- Non ci risulta che l'amministrazione, nel suo ruolo, abbia preventivamente indicato le priorità sul territorio come necessità e come preservamento delle caratteristiche dell'ambiente, dal punto di vista naturale, sociale, urbanistico e di connessione, nell'ambito dell'impatto di una linea ferroviaria che si inserisce sul territorio come una cesura.
- L'unico documento che è stato prodotto dal Comune di Bergamo consiste infatti nelle osservazioni in ambito del procedimento di VIA rispetto al progetto. Di particolare rilevanza l'osservazione riguardante il viadotto sopra Via Lunga, cui si sostituirebbe un passaggio a raso con una sequela di conseguenze a livello viabilistico di grande impatto negativo sulla mobilità perché vengono proposte la chiusura di via Lunga e la creazione di nuove vie alternative, un nuovo sottopasso e due rondò.
- Questa soluzione porterebbe anche alla perdita di suolo e di verde urbano.

#### Valutato che

- E' ancora in corso il procedimento di VIA
- Tra i vari documenti è pervenuto da parte del Ministero della Cultura e del Paesaggio un nulla osta che nel contempo, osservando l'invasività del viadotto di via Lunga, indica soluzioni alternative tra cui l'interramento.

#### Constatato che

- Il prossimo incontro di conferenza dei servizi, presumibilmente in data 7 aprile, offrirà la possibilità di portare in discussione le osservazioni rispetto al progetto definitivo.
- Già è in essere una valutazione negativa da parte del comune circa l'impatto del viadotto
- La serie di interventi viabilistici connessi proposti dal comune è a nostro parere deleteria per la mobilità e per il consumo di suolo
- Si potrebbe sostituire tale proposta con l'indicazione data dal Ministero della Cultura, ossia passare all'interramento della ferrovia all'altezza di Via Lunga
- Ciò comporterebbe maggiori spese per il percorso sotterraneo ma anche risparmi poiché toglierebbe la necessità di nuove strade, rondò e sottopassi, circa i quali non si è fatta una valutazione estimativa
- Questa potrebbe essere una soluzione peraltro allineata e compatibile con la richiesta di interrimento o seminterramento che viene chiesta con forza da più parti perché maggiormente compatibile con l'ambiente e il paesaggio
- La nuova soluzione potrebbe essere coerente con la documentata proposta, fatta dal comitato di Boccaleone anche in sede istituzionale (è stata inviata una memoria alla Commissione Trasporti ora leggibile sul sito della IX

Commissione della Camera) e supportata dalle 17.000 firme di coloro che hanno sottoscritto la petizione, soluzione ritenuta peraltro fattibile dalla stessa RFI ma considerata di difficile realizzazione a causa della tempistica e dei costi.

- Questa prevede un semiinterramento della ferrovia che non solo impedirebbe la cesura nel cuore del quartiere ( causata dalla chiusura del passaggio a livello di via Recastello con la conseguente eliminazione della percorribilità della strada), appesantita per di più da barriere fonoassorbenti alte fino a 7 metri per una lunghezza di 600 metri, ma ricucirebbe il quartiere con una “ copertura” di raccordo. Ciò permetterebbe l’interconnessione tra residenti e servizi verso Borgo Palazzo ( Scuola elementare, Scuola Media, Banca, Supermercato) e viceversa verso il centro di Boccaleone (scuola elementare, 2 scuole materne, l’Asilo nido, la Biblioteca, la Parrocchia e l’oratorio, le Poste)
- riguardo ai costi, poichè Boccaleone non avrebbe più necessità di passerella e sottopassi( ne sono stati ipotizzati 5!) né di costose barriere fonoassorbenti ciò comporterebbe un risparmio economico che si sommerebbe ai risparmi viabilistici connessi con l’interramento all’altezza di Via Lunga, di cui sopra, utilizzabili per il nuovo progetto
- Si tratta di cifre importanti di cui non abbiamo una valutazione economica ma circa i quali possiamo fare un esempio richiamando il progetto “Legami urbani” ( il nome è un programma) del Comune di Bergamo, vincitore di un bando nazionale nell’ambito del quale era stata prevista la cifra di 1 milione di euro per la passerella cui si aggiungevano altri 500.000 euro da parte del comune. La passerella non si è più costruita e il capitale è stato , si suppone, “congelato”. Questo capitale “risparmiato” potrebbe essere impiegato per un effettivo “legame urbano” di Boccaleone determinato dalla creazione del suddetto semiinterramento la cui copertura servirebbe da collegamento interno al quartiere di Boccaleone
- La soluzione proposta, vista nella sua globalità, permetterebbe tra l’altro l’importantissimo risultato di mantenere la fruizione sia di Via Lunga, a suo tempo studiata per un collegamento lineare tra Bergamo e Seriate, sia di via Recastello a raso, unica via carrabile che collega le due frazioni di Boccaleone
- Non dimentichiamo che la scelta de qua ha il valore aggiunto di salvaguardare la sicurezza dei cittadini evitando luoghi a rischio a causa di consumatori di droga , spacciatori o microcriminalità, come i sottopassi e le passerelle, ritenuti insicuri e comunque non graditi non solo grazie all’esperienza quotidiana ma anche grazie a specifici studi urbanistici

Considerato che

- Il finanziamento dell’opera non gode più di fondi collegati all’evento delle Olimpiadi, come dichiarato da RFI
- Il contributo da PNRR riguarda la stazione
- La ferrovia viene invece finanziata dallo stato italiano e quindi non ha vincoli legati alla tempistica

- Un'opera come il collegamento Orio-Bergamo, dal costo iniziale di 170 milioni, che ha un grande impatto sulla città e che potrebbe portare vantaggi ma anche purtroppo danni irreversibili, va pensata con la massima ponderazione e non varata dietro la spinta dell'urgenza

## INVITA L'AMMINISTRAZIONE ED IN PARTICOLARE GLI ASSESSORI DI RIFERIMENTO

- A proporre nelle sedi istituzionali competenti, la soluzione di un interrimento della linea ferroviaria all'altezza di via Lunga in sostituzione del viadotto previsto nel progetto definitivo in essere
- A spendersi a favore della soluzione di un semiinterramento della ferrovia con la creazione di un collegamento soprastante in zona via Recastello della lunghezza di circa 300 mt , ossia dall'attuale passerella fino al passaggio a livello
- A mantenere quindi la percorribilità, evitandone la chiusura, sia di via Recastello che di via Lunga
- A chiedere a tutti i soggetti interessati, in primis a RFI, che la valutazione dell'opera (es.chiare analisi dei costi –benefici, impatto dei cantieri, condivisione con le comunità del territorio) e lo studio delle migliori soluzioni per un progetto definitivo veramente utile e non invasivo, siano ponderate con i tempi necessari per una seria rivalutazione onde evitare danni collaterali sulla spinta dell'urgenza e per poter offrire alla città un miglioramento reale riguardo alla mobilità, alla salvaguardia del paesaggio e dell'ambiente e alla vita dei quartieri.

I Consiglieri Comunali

Luisa Pecce

Facoetti Enrico

Ceci Gianfranco

Tremaglia Andrea

Minuti Danilo

Coter Sonia

Carrara Alessandro

Ribolla Alberto

Stucchi Giacomo

Rovetta Stefano

Nosari Luca

Bianchi Filippo