

ANALISI SINTETICA DEI PUMS CITTÀ DI BERGAMO

REPORT 2023



Sommario

BERGAMO	4
Stato di approvazione	4
Obiettivi	5
Trasporto pubblico	7
Trasporto ferroviario	7
Trasporto tranviario	9
Trasporto su gomma	10
Mobilità ciclabile	12
Mobilità condivisa	15
Trasporto privato	15
Logistica urbana	16

BERGAMO

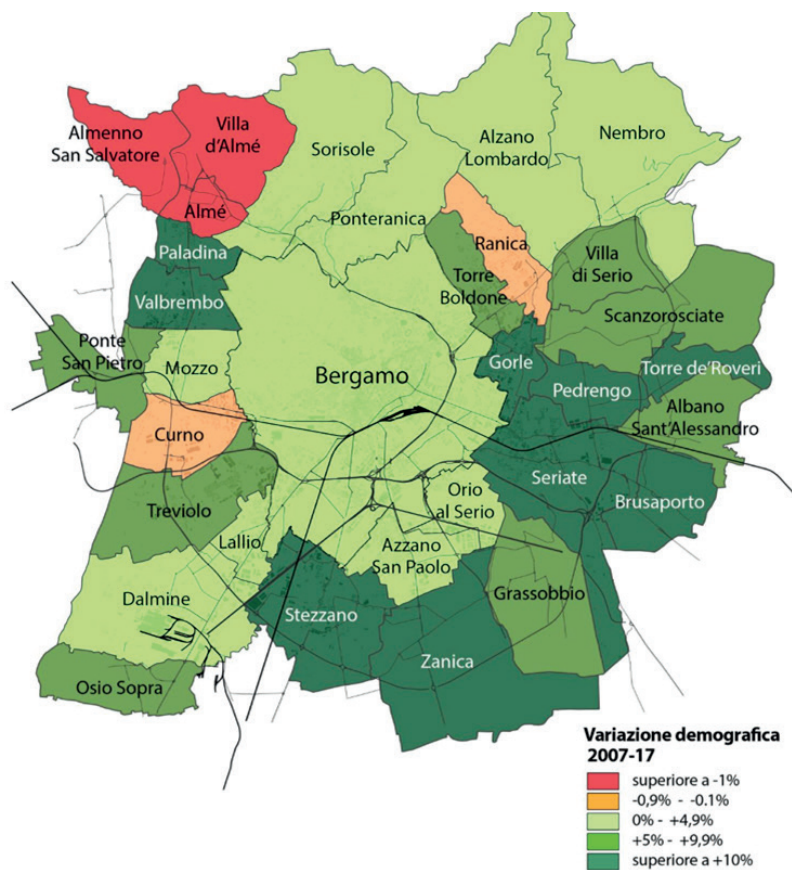


Figura 2-3: Area vasta di Bergamo, popolazione residente, 2007-2017

Fonte: demo.istat.it



Stato di approvazione

Il Comune ha [approvato](#) il [PUMS](#) il 4 luglio 2022.



Obiettivi

Il sistema degli obiettivi del PUMS di Bergamo si articola nelle tre dimensioni del concetto di sostenibilità ambientale, sociale ed economica a cui si aggiunge quella più specifica del settore mobilità e trasporti, che per brevità viene definito di sostenibilità interna al settore mobilità. Ogni macro-categoria si declina in obiettivi generali e specifici.

Tabella 3-1: PUMS: Set di obiettivi generali e specifici

OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI
EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ <i>Soddisfare le diverse esigenze di mobilità dei residenti, delle imprese, degli utenti della città e dei turisti</i>	Ridurre la dipendenza negli spostamenti quotidiani dal modo auto (e moto), a favore di modi di trasporto a minore impatto (piedi, bici, TPL) con particolare attenzione agli spostamenti che interessano la città storica (Città Alta, Borghi, Centro)
	Garantire accessibilità alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato
	Recuperare e rendere compatibile l'uso delle strade e delle piazze considerando le esigenze dei diversi utenti della strada (pedoni, ciclisti e utenti del TPL), in particolare negli ambiti ad elevata densità di residenza o di servizi attrattivi (scuole)
	Migliorare l'accesso e la fruizione turistica dei luoghi urbani nel rispetto delle peculiarità della città e della sostenibilità del sistema della mobilità
	Aumentare la consapevolezza e la libertà di scelta verso le modalità di trasporto più sostenibili , diffondendo e migliorando l'informazione resa ai residenti, agli operatori economici, ai <i>city user</i> e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi di mobilità
	Migliorare la qualità del paesaggio urbano, contenere il consumo di suolo e la sua impermeabilizzazione, anche individuando forme di compensazione che ne minimizzino l'impatto

SOSTENIBILITÀ ENERGETICA ED AMBIENTALE <i>Promuovere e migliorare la qualità ambientale</i>	Ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti attribuibili al settore dei trasporti (PM ₁₀ , PM _{2.5} , NO _x e precursori Ozono), nonché di inquinanti locali legati al “traffico di prossimità” (Black carbon), anche tramite politiche di incentivazione della e-mobility
	Ridurre i consumi energetici ed in particolare quelli di combustibili fossili (gasolio/benzina/GPL/ecc.) impiegati dal settore dei trasporti
	Ridurre le emissioni di gas climalteranti (CO ₂) derivanti dal settore dei trasporti
	Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore (inquinamento acustico) dando priorità alla protezione delle aree più sensibili in prossimità delle scuole, dei presidi sanitari e degli ambiti residenziali
SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE <i>Garantire adeguate condizioni di salute e sicurezza per tutti</i>	Ridurre l'incidentalità stradale , con particolare attenzione ai pericoli cui sono esposti gli utenti più vulnerabili (pedoni/ciclisti/motociclisti/bambini/over 65), con l'obiettivo di azzerare gli incidenti mortali (cfr. Visione Rischio Zero)
	Incentivare i comportamenti corretti di mobilità e fruizione della strada, attraverso un maggiore e più efficace controllo e rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli (leggeri e pesanti), nonché dei ciclisti e dei pedoni
SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA <i>Valorizzare le opportunità di inclusione e innovazione, perseguire la sostenibilità e le priorità di spesa in ottica di equilibrio con il quadro di risorse finanziarie limitate</i>	Ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità e alla fruizione dello spazio pubblico
	Garantire l'equilibrio economico del sistema di mobilità e rendere efficace ed efficiente la spesa pubblica destinata alle infrastrutture e ai servizi alla mobilità
	Rendere espliciti e internalizzare nelle politiche pubbliche i costi ambientali, sociali e sanitari generati dai diversi modi di trasporto
	Promuovere l'efficienza economica del traffico commerciale (distribuzione urbana delle merci)
	Ottimizzare l'utilizzo delle risorse di mobilità , valorizzando forme di condivisione dell'uso dell'auto/bici, di promozione dell'innovazione tecnologica e gestionale nell'ambito del settore trasporti

Trasporto pubblico

La strategia prefigurata dal Piano è duplice:

- » potenziare l'offerta di trasporto alternativo, in primis collettivo ma anche relativo alla mobilità dolce (ciclabile e pedonale), così da mettere a disposizione dei cittadini una serie di reali e competitive opportunità di spostamento all'interno del territorio di Bergamo e dell'area vasta;
- » accompagnare al potenziamento dell'offerta di trasporto collettivo una serie di politiche volte a disincentivare l'utilizzo dell'auto; ciò anche in considerazione degli importanti investimenti che il Piano propone di attuare, i quali trovano equilibrio economico solamente se il loro utilizzo da parte dei cittadini/utenti è massimo.

I principali interventi individuati dal PUMS per quanto riguarda il trasporto pubblico/collettivo attengono al trasporto ferroviario, al trasporto pubblico locale tranviario e a quello automobilistico (bus).

Trasporto ferroviario

Il Piano identifica nel settore del trasporto ferroviario i seguenti interventi:

- » **la previsione di nuove fermate ferroviarie**, rimandando ai rispettivi Enti competenti la verifica di fattibilità delle stesse, **sulla relazione Ponte San Pietro–Bergamo–Montello**, ferrovia per la quale nello scenario di riferimento è previsto il raddoppio dei binari. Le nuove fermate previste sono:
 - Bergamo Università, a servizio del polo universitario di via dei Caniana;
 - Pedrengo.

L'infittimento delle fermate permetterà di realizzare un sistema ferroviario di tipo comprensoriale, più vicino ai quartieri e alle zone densamente popolate, utilizzabile non solo per gli spostamenti di lungo raggio ma anche per quelli di tipo urbano e di area urbana; la rete di trasporto pubblico di superficie dovrà integrarsi con il nuovo assetto del sistema ferroviario così da eliminare sovrapposizioni e massimizzare le opportunità di connessione;

- » la realizzazione della **connessione infrastrutturale tra sistema ferroviario RFI e sistema tramviario TEB**. Si ritiene utile non pregiudicare l'ipotesi di futura connessione infrastrutturale tra le due reti su ferro in sede propria quale premessa per l'impostazione di un servizio di Trasporto Pubblico su ferro per l'Area Bergamasca, integrato e passante;
- » una **nuova fermata ferroviaria in prossimità della Fiera** (quartiere Boccaleone): in tal caso si valuterà, a seconda della fattibilità, se inserire la fermata Fiera sulla linea Bergamo–Orio al Serio o in alternativa/aggiunta sulla linea Bergamo–Seriato;
- » **la previsione di nuove fermate sulla relazione Bergamo–Treviglio** sia in ambito urbano che extraurbano, rimandando la verifica di fattibilità agli specifici Enti competenti;
- » **l'impostazione di un nuovo modello di esercizio del servizio ferroviario nell'area bergamasca**, con i seguenti obiettivi:
 - garantire frequenza e capillarità degli spostamenti di breve raggio (urbani e di area urbana);
 - non penalizzare le esistenti connessioni veloci con il capoluogo regionale;
 - introdurre nel sistema l'esercizio del nuovo tronco ferroviario per l'aeroporto di Orio al Serio,

garantendo connessioni di breve e medio raggio;

- integrare il sistema ferroviario (connessioni, orari) con la rete tranviaria esistente e prevista.

Lo schema successivo individua il modello di esercizio proposto per il sistema ferroviario nell'area di Bergamo. Le linee suburbane (S31, S32, S33, oltre alla S18 dell'area milanese) garantiscono i collegamenti capillari all'interno dell'area urbana, mentre la stazione di Bergamo Centrale costituisce il punto nodale del sistema della mobilità pubblica "su ferro" grazie all'interscambio tra tutte le modalità di trasporto (tram, treni suburbani, treni regionali, connessione per l'aeroporto).

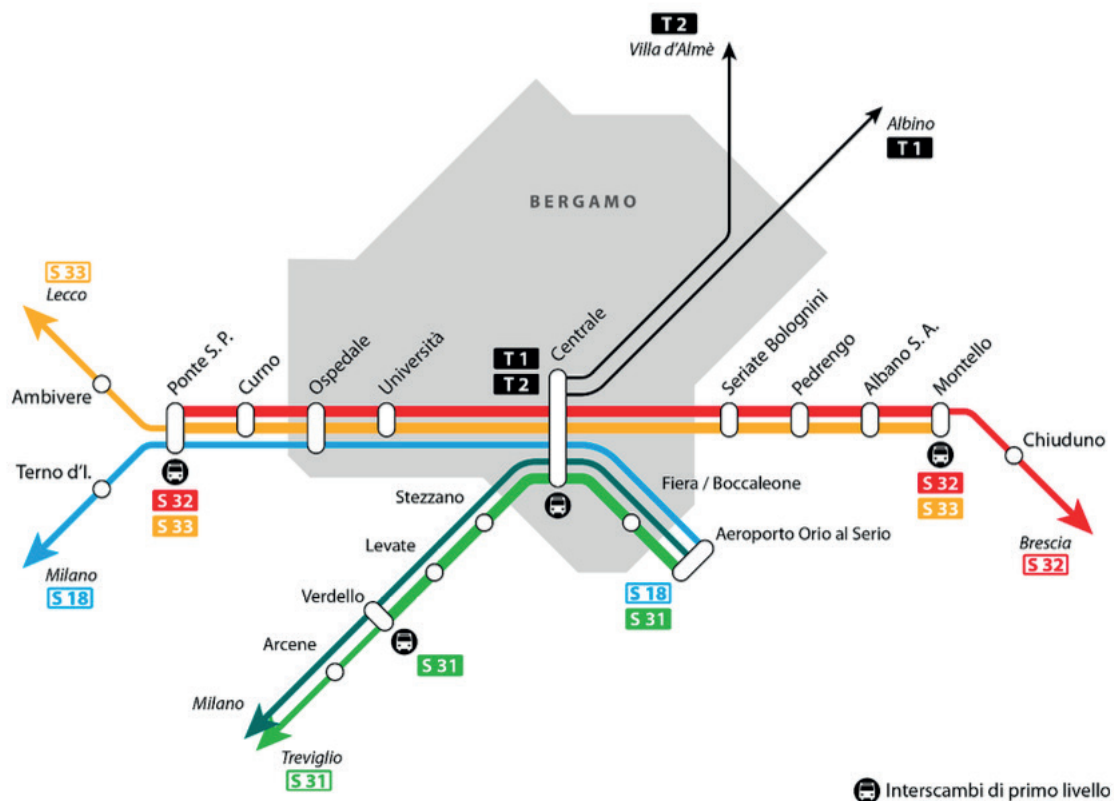


Figura 6-5: Schematizzazione del modello di esercizio proposto per la rete ferroviaria dell'area urbana

- » la riqualificazione della stazione di Bergamo e il potenziamento delle possibilità di interscambio modale, sia sul fronte infrastrutturale che su quello dei servizi con l'obiettivo di realizzare un efficiente hub della mobilità; questo comprende l'integrazione fisica di tutti i modi di trasporto (tram, treni, autobus urbani, autobus interurbani, parcheggi, mobilità dolce) e di conseguenza il potenziamento delle connessioni ora carenti tra i diversi punti di accesso (banchine, fermate, terminali) e tra questi e la città, sia sul lato nord e che verso sud.

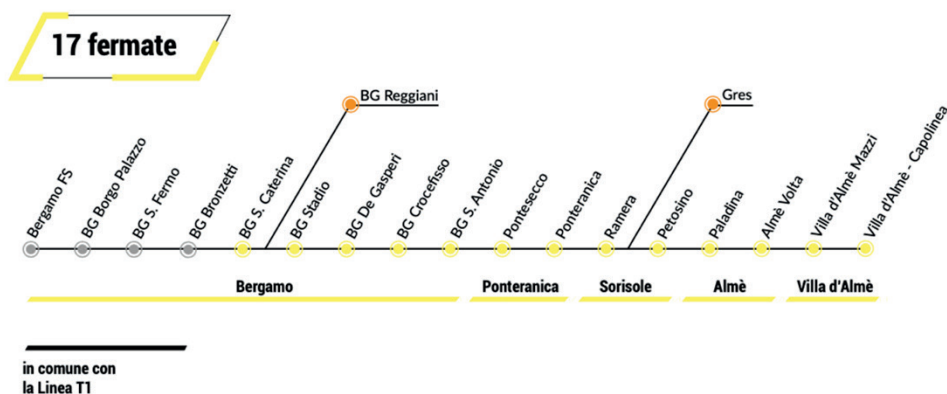
Trasporto tranviario

Per quanto riguarda il sistema tranviario, si prevede:

- » la realizzazione della **nuova linea tranviaria T2 da Bergamo a Villa d'Almè**, attraversando i comuni di Ponteranica, Sorisole e Almè, il tracciato della linea si integrerà all'esistente linea tranviaria T1 tra il capolinea di Bergamo e la fermata S. Fermo, mentre dalla fermata di S. Fermo a Villa d'Almè correrà prevalentemente lungo il sedime dell'ex ferrovia della Valle Brembana lambendo quartieri e centri abitati densamente abitati nonché lo stadio di Bergamo; la nuova linea tranviaria permetterà di estendere verso nord, fino all'imbocco della Val Brembana, i benefici del sistema di trasporto pubblico "su ferro", ampliando le opportunità di integrazione e migliorando/velocizzando i collegamenti;
- » di valutare la possibile estensione dell'esistente linea tranviaria e, più in generale, dei sistemi di trasporto pubblico verso il centro cittadino lungo la direttrice che inizia con viale Papa Giovanni XXIII, subordinando la definizione del tracciato, delle caratteristiche e dell'assetto di tale espansione alla verifica di fattibilità dello stesso, anche in relazione ai recenti sviluppi infrastrutturali inerenti i progetti di riqualificazione del Centro Piacentiniano, di Porta Sud nonché del nuovo collegamento BRT Bergamo- Dalmine;
- » nell'area vasta e nel lungo periodo, il **prolungamento dell'esistente linea tranviaria T1 da Albino a Vertova** e della nuova linea T2 da Villa d'Almè a San Pellegrino Terme.

1. Linea T2 Bergamo - Villa d'Almè

Le caratteristiche della Linea T2



La linea T2 avrà una lunghezza prevista di 11,5 km con 9 fermate nel comune di Bergamo e altre 8 in altri comuni.

Trasporto su gomma

Relativamente al trasporto su gomma (bus), il PUMS individua i seguenti interventi principali:

- » il **potenziamento dell'accessibilità alla Città Alta con il trasporto pubblico** grazie all'introduzione di una linea bus "passante" di collegamento da un lato tra il nuovo ospedale e la Città Alta (con transito dal Centro Sportivo Italcementi) e dall'altro tra viale Giulio Cesare (parcheeggio di interscambio nei pressi della circonvallazione) e la Città Alta (transitando da Porta San Lorenzo); la linea si aggiunge all'attuale offerta di trasporto pubblico "a frequenza" costituito dalla linea 1 e dalla funicolare con l'obiettivo di ampliare le opportunità di accesso alla Città Alta su modi pubblici/sostenibili, anche in relazione al proposto rafforzamento delle misure di protezione dal traffico;
- » **l'introduzione di linee bus ad alto livello di servizio ("Bus Rapid Transit")** per il collegamento a medio raggio tra i principali nodi del trasporto pubblico dell'area urbana e oltre, su itinerari non serviti o non servibili da infrastrutture di trasporto su ferro; le relazioni identificate sono le seguenti:
 - Bergamo stazione FS – Dalmine – Verdello FS (via SP152 e via SP525);
 - Bergamo stazione FS – Romano di Lombardia FS;
 - Almè – Ponte San Pietro;
- » la **realizzazione di nuove corsie riservate, interventi di agevolazione del transito dei bus e sistemi di gestione semaforica ("bus priority")** in grado di dare priorità ai veicoli del trasporto pubblico lungo i principali segmenti della rete attuale e prevista con l'obiettivo di migliorare le prestazioni, l'appetibilità e il confort del sistema TPL; in alcuni casi l'intervento viene reso possibile grazie alla deviazione dei flussi di traffico che attualmente insistono sui segmenti interessati in seguito alla messa in esercizio delle nuove infrastrutture viarie proposte nel Piano;
- » il **potenziamento dei collegamenti** del trasporto pubblico fra la **sede universitaria** di via dei Caniana e i principali nodi di scambio intermodale;
- » la previsione di **realizzazione di uno studio delle modifiche da apportare alla rete del Trasporto Pubblico Locale**, anche in conseguenza delle modifiche dei poli attrattori cittadini, con particolare riferimento agli ambiti del Nuovo Ospedale, dell'ex OTE e alle sedi universitarie e relative sedi residenziali (interventi Montelungo-Colleoni ed ex GDF).

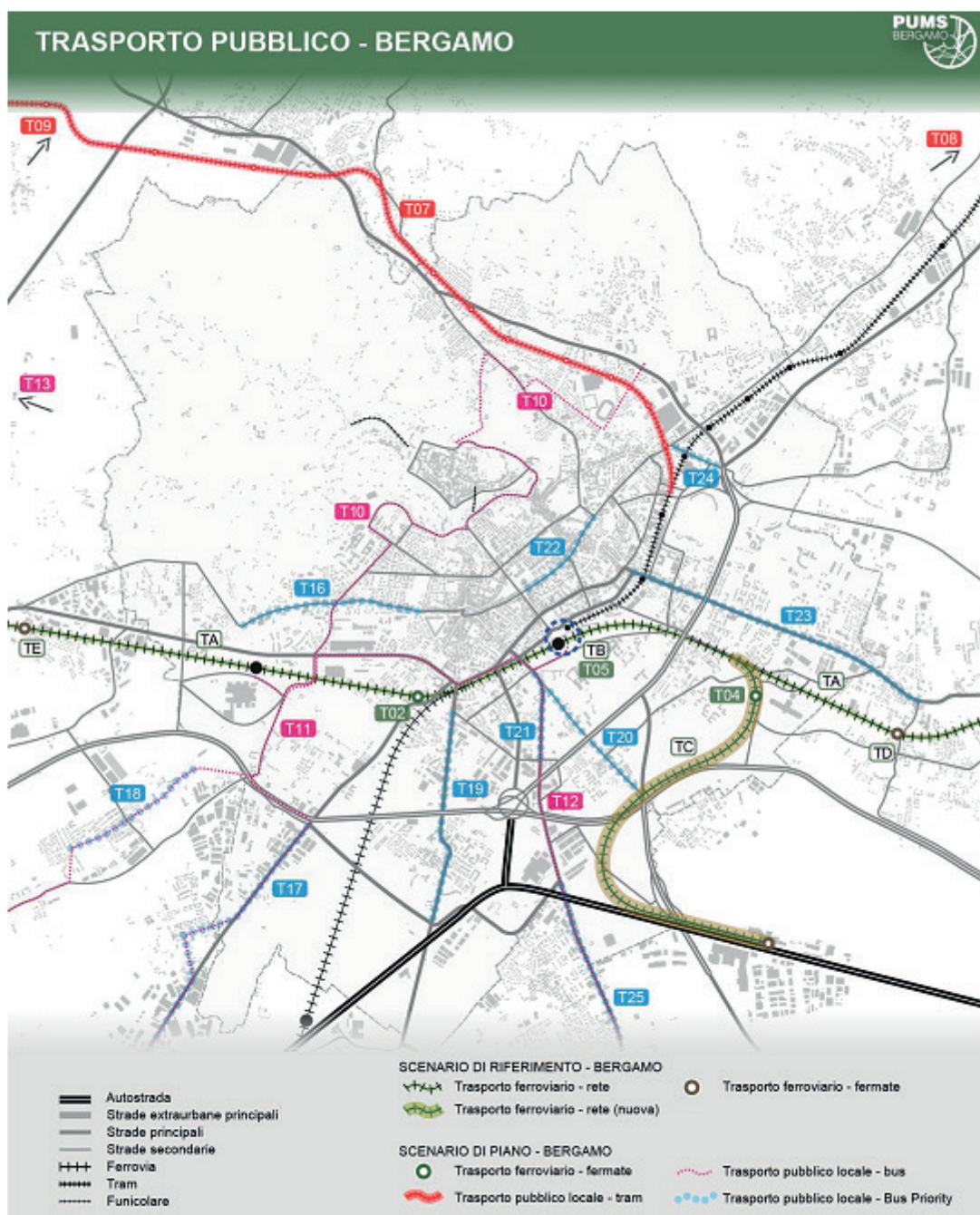


Figura 6-6: Trasporto pubblico – Localizzazione degli interventi

Mobilità ciclabile

Alla ciclabilità il PUMS assegna un ruolo primario volto a soddisfare la domanda di mobilità non solo legata al leisure ma anche e soprattutto di tipo quotidiano. Le strategie del Piano in tema di ciclabilità si fondano quindi su scelte essenziali, che inseriscono la mobilità ciclistica tra le priorità della politica della mobilità in ambito urbano. Tale scelta si fonda due considerazioni: la presenza di una realtà urbana compatta che genera una mobilità di corto raggio e le condizioni orografiche. Bergamo nella sua parte più densamente abitata presenta condizioni assai favorevoli all'uso della bicicletta: oltre a non presentare significative pendenze (fatta eccezione per la Città Alta), vede anche una concentrazione elevata di attività e, più in generale, di punti di interesse racchiusi nell'ambito della città consolidata.

L'attenzione alla mobilità ciclabile diffusa sul territorio porta con sé indubbi benefici in termini di: cura della città e della sua rete viaria, messa in sicurezza dei percorsi, approccio alla mobilità sostenibile non solo dichiarato, ma più direttamente agito da parte dei residenti e soprattutto ad una diffusione di comportamenti virtuosi da parte delle giovani generazioni, soprattutto se questo si lega ad una diffusa visibilità di reti e servizi alla mobilità ciclabile che intercettino più direttamente le scuole di ogni ordine e grado presenti sul territorio.

Inoltre, in relazione alle azioni di contenimento dell'uso del mezzo privato motorizzato introdotte dal Piano, la ciclabilità diventa insieme al trasporto pubblico il sistema ideale (perché efficiente dal punto di vista dell'utilizzo dello spazio pubblico, ambientalmente sostenibile, benefico per la salute dei cittadini) per permettere alla città di Bergamo di centrare gli obiettivi di shift modale alla base delle strategie del PUMS.

La promozione e il rilancio della ciclabilità sono sostenute nel Piano attraverso un insieme di azioni:

- » completamento, per fasi, di una rete di itinerari ciclabili continua, sicura e diretta attraverso diverse soluzioni progettuali (piste separate, corsie ciclabili, percorsi promiscui su strade a basso traffico ecc.);
- » nell'ambito del prossimo aggiornamento dello strumento di settore (BiciPlan) si valuterà la possibilità di prefigurare una rete di "Autostrade" o "Main Streets" a destinazione ciclabile che consenta a questo mezzo di esprimere appieno le sue potenzialità, estendendone l'uso quotidiano dalla periferia e dai paesi limitrofi. Valorizzando la sua velocità e garantendone l'uso sicuro anche in ragione della sempre più importante diffusione della bicicletta elettrica e di mezzi simili su due ruote;
- » servizi a supporto della mobilità ciclabile (espansione del bike sharing, parcheggi diffusi per biciclette);
- » incentivi alla micromobilità, che può esprimersi sulle medesime piattaforme destinate alla ciclabilità;
- » promozione ed educazione per valorizzare una città a misura delle biciclette (comunicazione e marketing).

Gli interventi principali inclusi nello Scenario di Piano per quanto riguarda la ciclabilità sono i seguenti:

- » **l'ampliamento della rete di piste, corsie e percorsi ciclabili urbani e periurbani** quantificabile in circa 45 km aggiuntivi di itinerario (circa 11 km ricompresi nello Scenario di Riferimento e 34 km inclusi nello Scenario di Piano) rispetto allo stato di fatto (circa 57 km di percorsi esistenti). La

definizione degli interventi (e l'assegnazione del grado di priorità degli stessi) è stata operata dal Piano in considerazione dei seguenti elementi:

- o verifica dei tratti esistenti e della fattibilità di realizzazione dei nuovi tratti degli itinerari identificati dal Biciplan, coerentemente con le scelte introdotte dal PUMS sulla rete viaria e le zone a traffico regolamentato/moderato; i recapiti dei collegamenti vengono confermati dal Piano, che parimenti propone alcune modifiche di itinerario per ricercare una migliore integrazione della rete con l'assetto proposto dallo Scenario di Piano per quegli elementi che interferiscono direttamente con la rete ciclabile;
 - o analisi delle previsioni dei piani urbanistici/attuativi nel comune di Bergamo contenenti indicazioni relativamente allo sviluppo della mobilità ciclistica;
 - o assegnare priorità di intervento alla risoluzione delle discontinuità degli itinerari esistenti grazie alla previsione di brevi tratti di pista o percorso ciclabile completamento;
- » **la rivisitazione dell'intero servizio di bike sharing cittadino** con l'obiettivo di mettere in esercizio nuove infrastrutture e un nuovo modello gestionale denominato "station free" capace di integrare l'attuale servizio cittadino station-based denominato "LaBigi" (caratterizzato dalla presenza di ciclo-stazioni nelle aree centrali della città) con un servizio free floating (con possibilità di utilizzare le biciclette posizionandole anche al di fuori delle stazioni) al fine di mettere a disposizione dei cittadini e dei turisti un unico sistema più fruibile e coerente con le politiche di rilancio della mobilità che, ancor più a seguito degli effetti pandemici, richiede azioni efficaci per regolare i flussi di traffico;
- » **l'apertura a nuove forme di mobilità dell'ultimo miglio non convenzionali (micromobilità)**, incentivando la sperimentazione della circolazione su spazio pubblico di veicoli di mobilità personale o condivisa a propulsione prevalentemente elettrica come segway, hoverboard e monopattini;
- » **l'introduzione di uno standard per l'offerta di posti bici** (rastrelliere), da raggiungere attraverso il potenziamento delle possibilità di parcheggio in tutte le zone della città, e in particolare presso i nodi del trasporto pubblico, le scuole, le aree commerciali e quelle direzionali, le zone storiche;
- » **il potenziamento della direttrice ciclabile Bergamo-Treviglio** al fine di realizzare la connessione tra il Capoluogo provinciale e i tracciati della "BiciPolitana" del Comune di Treviglio, nonché consentire la congiunzione con la nuova ciclostrada dolce interregionale Torino-Venezia denominata "VenTo". La nominazione specifica di tale itinerario verrà successivamente specificata nell'ambito dell'aggiornamento dello strumento specifico di settore (BiciPlan comunale);
- » al fine di porre attenzione alle problematiche di **accessibilità del polo universitario di via dei Caniana**, tra gli interventi atti alla riqualificazione dell'area circostante l'ingresso dell'Università degli Studi di Bergamo, risultano prioritari:
- l'allargamento dei marciapiedi e la realizzazione di un breve tratto di pista ciclabile lungo Via dei Caniana;
 - la realizzazione di un nuovo attraversamento ciclabile di Via Carducci, in prossimità di Largo Tironi;
 - lo studio di un collegamento ciclabile atto a consentire la connessione tra il polo universitario e la rete ciclabile cittadina.

Infine, nella progettazione delle vetture che verranno utilizzate sulla futura linea T2, nonché in caso di sostituzione delle vetture ora in funzione sulla linea T1, dovrà essere valutata la possibilità di adottare eventuali specifici allestimenti/accorgimenti per il trasporto delle biciclette.

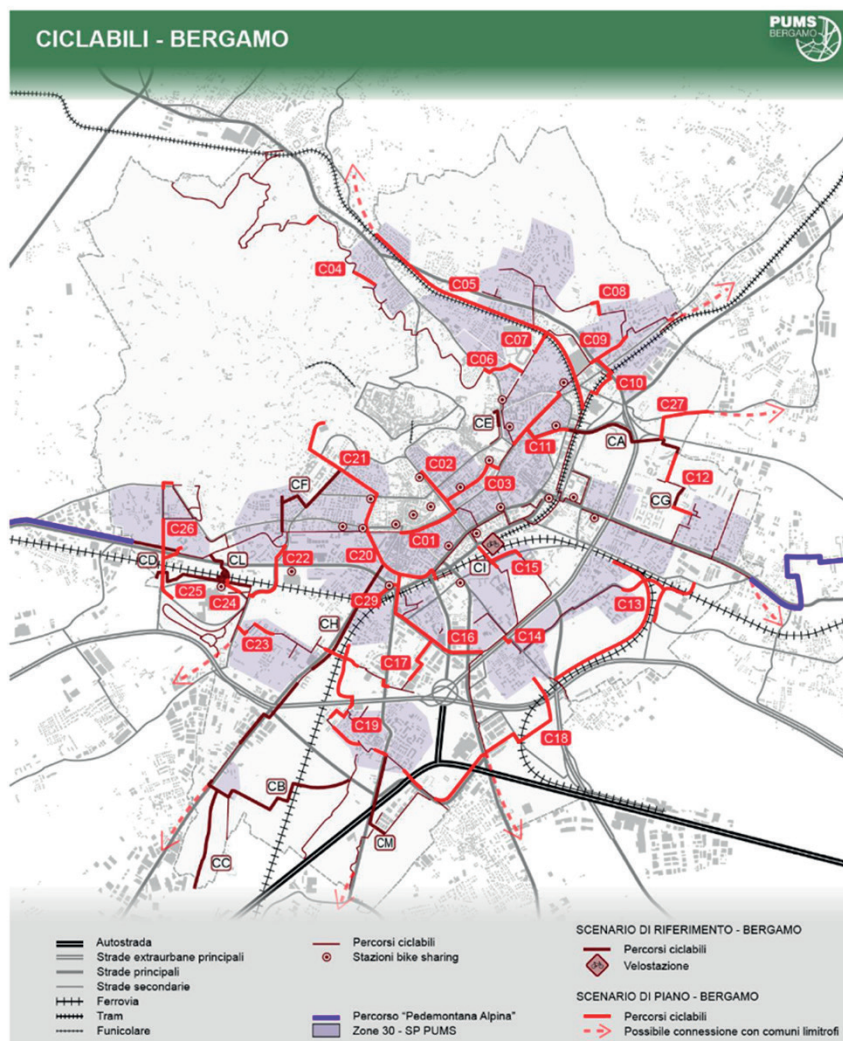


Figura 6-9: Ciclabilità – Localizzazione degli interventi

A livello diffuso nella città si prevede l’installazione di rastrelliere (o il potenziamento delle stesse, ove già presenti) presso i poli attrattori della mobilità urbana (scuole, servizi socio-sanitari, commerciali, ludico- ricreativi, sportivi, ecc.). In questo ambito il PUMS formula, anche sulla base delle esperienze maturate in altri paesi (cfr. “Plan de Deplacement Urban de Ile de France”, 2014), indicazioni utili a identificare standard e target di realizzazione.

Mobilità condivisa

Il PUMS prevede la **promozione dell'utilizzo del car sharing** in via prioritaria incentivando con azioni concrete (mobility management) la sua diffusione all'interno di sistemi "chiusi" quali aziende o gruppi di aziende, quartieri, settori della pubblica amministrazione, ecc. Inoltre, il Piano ritiene che, nel corso della sua validità, possano essere nuovamente esplorate nuove forme di car sharing (free floating) oggi diffuse solo nelle città di grandi dimensioni in alternativa ai più tradizionali sistemi già oggi presenti.

Trasporto privato

Il PUMS prevede la **governance della mobilità a basso impatto di emissioni atmosferiche**, tramite regolamentazione della circolazione veicolare sia per quanto riguarda l'accesso nelle Zone a Traffico Limitato (ZTL) dei veicoli a ridotte emissioni che per quanto concerne il contenimento del traffico nelle suddette aree.

In coerenza con quanto indicato nel decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 ("Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE [...] sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi"), il **sostegno allo sviluppo della mobilità elettrica attraverso l'elaborazione di un "E-Plan"**, che dovrà intervenire con:

- » un'espansione della rete di ricarica pubblica, giungendo nel periodo di validità del Piano a dotare la città di Bergamo di almeno una colonnina di ricarica ogni 1.000 abitanti, e privata (aziendale);
- » azioni rivolte al parco veicolare, con incentivi all'acquisto (operatori privati) e ricambio delle flotte (pubblica amministrazione);
- » la progressiva transizione della flotta del servizio di Trasporto Pubblico alle alimentazioni alternative; in base al tipo di servizio necessario su una determinata relazione e al costo delle esternalità si sceglierà il sistema di trasporto e di alimentazione dei veicoli più opportuno: fra questi, a titolo indicativo, ci sono l'ibrido, l'elettrico (a batteria, a celle a combustibile, con ricarica in deposito, al capolinea, alle fermate o da rete aerea) ed elettrico su rotaia (tram);
- » una nuova regolamentazione edilizia in grado di dotare di infrastrutture di ricarica private gli edifici residenziali ("wall box") e le aree di sosta degli ambiti di trasformazione non residenziali;
- » promozione dell'uso della bicicletta elettrica attraverso incentivi all'acquisto e campagne di sensibilizzazione. Si sottolinea come la bicicletta elettrica, a differenza dell'auto elettrica, porti vantaggi non solo in termini di riduzione delle emissioni, ma anche in termini di ridotta congestione stradale.

Fondamentale risulterà l'azione di monitoraggio dell'E-plan e dell'evoluzione del parco veicolare circolante. Complessivamente dovranno essere garantiti punti di ricarica per veicoli elettrici (tra pubblici, privati ad uso pubblico e privati) in rapporto di 1:10 rispetto al numero di veicoli immatricolati.

Logistica urbana

Il Piano ritiene che la gestione della distribuzione urbana delle merci richieda di sviluppare azioni più incisive. Due sono gli obiettivi prioritari: riduzione dei flussi veicolari e riduzione degli impatti (ambientali e sociali); facendo perno su queste due opzioni prioritarie la proposta avanzata dal PUMS intende favorire, attraverso un meccanismo di incentivi/disincentivi, i comportamenti virtuosi da parte degli operatori.

L'opzione promossa dal PUMS è quella dell'accordo volontario tra gli operatori e l'Amministrazione, per cui a fronte dell'utilizzo da parte degli operatori di veicoli a basso o nullo impatto, a sagoma ridotta, e dotati di sistemi di tracciabilità dei percorsi, l'Amministrazione possa fornire condizioni di agevolazione degli accessi (fascia oraria), annullamento del pass oneroso per i primi anni (contestualmente all'introduzione di una tariffa per i non aderenti all'accordo), specifiche aree di sosta per il carico/scarico.

ANALISI SINTETICA DEI PUMS

CITTÀ DI BERGAMO

REPORT 2023

una pubblicazione del Kyoto Club in collaborazione con la Campagna Clean Cities
a cura di **Marco Talluri** – Gruppo di lavoro Mobilità sostenibile Kyoto Club

Progetto grafico ed impaginazione a cura di **Giorgia Ghergo** – Heap Design
www.heapdesign.it

Foto in copertina: Ant Rozetsky su Unsplash

Edizione Giugno 2023

