

3. Vedrai che Bergamo: la mobilità

3.1 Realizzare grandi infrastrutture di mobilità collettiva

Uno dei temi più sollecitati in questi ultimi anni è stato quello della mobilità, con la città al centro di un piano di trasformazione dell'accessibilità e del rapporto con l'hinterland. Sono stati molti i cantieri che hanno ridisegnato la viabilità di ampie parti del tessuto urbano, dalla ridefinizione dei nodi della circonvallazione cittadina (tra gli altri, rondò A4, sovrappasso rondò delle Valli, rotatoria Campagnola, nodo di Pontesecco) e della viabilità interna, non solo attraverso opere infrastrutturali (ricordiamo le rotatorie di via don Bosco, di via Autostrada, di via Baschenis e le piste ciclabili), ma anche attraverso progetti come Bergamo Città 30km/h e nuovi servizi di mobilità dolce ed elettrica (ad esempio, le colonnine di ricarica, i monopattini in sharing).

La città è stata in grado di intercettare importanti fondi del PNRR per avviare i cantieri di infrastrutture che possono davvero cambiare la modalità di accesso alla città dall'area della grande Bergamo. Non solo questi interventi potranno ridurre il traffico in ingresso e in uscita quotidianamente, ma anche abbattere le polveri sottili, spostando traffico privato su modelli di mobilità pubblica sostenibile.

Dall'altra parte, al centro dell'agenda amministrativa dei prossimi cinque anni, c'è la protezione dei quartieri dal traffico e dalla sosta da parte dei pendolari e visitatori, realizzando parcheggi decentrati, e costruendo una rete di servizi e di alternative di spostamento sostenibili.

Per riuscire a conseguire risultati, pensiamo di:

- Realizzare la linea e-BRT, trasporto completamente elettrificato su gomma in sede propria, per collegare Bergamo a Dalmine e Verdellino, migliorando l'accesso al capoluogo da sud: 21 fermate, 2,3 milioni di passeggeri stimati l'anno, provando a spostare fino al 10% del traffico dall'auto privata al trasporto pubblico;
- Completare la linea tranviaria T2 Bergamo-Villa d'Almè, il secondo tracciato di tram della città, che dalla stazione si snoda fino a Villa d'Almè, passando dai quartieri di Borgo Santa Caterina, Conca Fiorita e Valtesse, snellendo il traffico in ingresso e uscita nella parte nord ovest della città. La tramvia consentirà di risparmiare fino a 3000 tonnellate di CO2 all'anno, trasportando da 4,1 a 4,5 milioni di passeggeri l'anno;
- Costruire la nuova Stazione Europea della città: realizzare il nuovo polo intermodale cittadino, mettendo a sistema tutti i modelli di trasporto pubblico urbano (TEB, ferrovia, autolinee, ATB) e creando una cerniera tra le aree nord e sud della città (ora separate dalla ferrovia);
- Realizzare il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Orio al Serio, che favorirà l'accesso all'aerostazione e ridurrà i tempi di percorrenza verso Milano;
- Completare il raddoppio ferroviario della linea Ponte San Pietro-Montello e poi verso Brescia, cercando di favorirne un utilizzo metropolitano che migliorerà l'accesso alla città sull'asse est-ovest; lavoreremo per realizzare due nuove fermate della ferrovia, una a servizio del polo fieristico, l'altra a servizio del polo universitario di via dei Caniana;
- Supportare le istanze dei pendolari sul rispetto della puntualità dei treni locali;
- Vogliamo, inoltre, promuovere il prolungamento, sia della linea T1 che della linea T2, rispettivamente verso Vertova e verso Zogno e/o San Pellegrino.

3.2 Più parcheggi e una sosta più facile in città

A queste grandi infrastrutture di trasporto pubblico, previste in funzione già nel 2026 perché finanziate da quote di fondi PNRR, si accompagna una visione integrata di mobilità che affronta i nodi critici, che potenzia le politiche della sosta, che interviene per favorire l'utilizzo dei sistemi di mobilità dolce, che protegge le aree residenziali e i quartieri.

Per potenziare le politiche della sosta pensiamo di:

- Armonizzare la mobilità verso Città Alta, razionalizzando il modello della logistica con un migliore controllo delle uscite dei mezzi nelle fasce di carico-scarico, con l'introduzione di condizioni di favore per i mezzi a zero impatto ambientale, favorendo la gestione dell'ultimo miglio;
- Integrare il nuovo parcheggio di via Fara nel sistema di accesso al centro storico; migliorare l'infomobilità; studiare soluzioni per evitare l'utilizzo del centro storico e dell'anello delle Mura come scorciatoia della viabilità interna della città;
- Realizzare nuovi grandi parcheggi in punti strategici della città a cui abbinare nuove stazioni BiGi con biglietto combinato: 1.100 posti auto nell'area Chorus Life (via Bianzana), 1.000 posti auto nell'area dismessa ex Reggiani, 2.600 posti nella zona dello scalo ferroviario e dell'hub intermodale, 723 posti in un nuovo parcheggio multipiano in via Spino, con un piano terra in grado di ospitare i banchi del mercato il lunedì mattina;
- Convenzionare come parcheggio di interscambio, servito dal TPL, l'attuale parcheggio della Fiera per l'utilizzo dei 1.700 posti auto nei giorni in cui non si svolgono manifestazioni espositive;
- Valutare la possibilità di realizzare un nuovo parcheggio nell'area della motorizzazione civile, trovando una sede alternativa per il trasferimento della stessa;
- Proteggere la sosta residenti nei quartieri attraverso l'implementazione di soluzioni come il disco orario eccetto residenti (già sperimentato nei quartieri del Villaggio degli Sposi, Carnovali e Conca Fiorita) o la realizzazione di nuovi posti per residenti, allargando il perimetro delle zone a sosta tutelata verso i quartieri della cintura mediana della città;
- Creare nuovi posti per moto e motocicli in tutta la città;
- Favorire forme di convenzionamento tra il DUC e ATB e gli operatori privati per rimborsare il prezzo della sosta ai clienti che effettuano acquisti negli esercizi commerciali all'interno del Distretto Urbano del Commercio;
- Convenzionare un accordo tra ATB e i commercianti per consentire loro di pagare la sosta su strada (e non solo in struttura come avviene ora) ai propri clienti;
- Consolidare la rete delle Zone Traffico Limitato della città, introducendo maggiore flessibilità grazie all'upgrade tecnologico in modo da consentire ai caregiver e a chi ne avesse bisogno per ragioni familiari (per assistenza, riaccompagnamento minori o anziani, accesso alle scuole) l'ingresso temporaneo nelle aree a traffico limitato;
- Aumentare la protezione delle bambine e dei bambini nell'accesso agli istituti scolastici, realizzando ZTL temporanee e zone pedonali nelle situazioni più critiche;
- Installare nel centro città sensori per il monitoraggio dell'occupazione dei posti blu in strada, al fine di implementare l'infomobilità e rendere il traffico più fluido.

3.3 Più mobilità dolce e strade più sicure

Intendiamo anche proseguire il piano di Bergamo Città 30 km/h per migliorare la sicurezza delle strade e delle aree residenziali della città, confermando il limite di 50 km/h sulle strade principali di collegamento. Pensiamo di realizzare nuove zone 30 intervenendo dove possibile sulle intersezioni, allargando i marciapiedi, creando sistemi di dossi e dissuasori, in diversi quartieri della città.

Vogliamo potenziare la ciclabilità urbana. Per farlo pensiamo a molte azioni puntuali, come:

- Estendere la rete delle piste ciclabili della città, proseguendo il piano di collegamento dei tratti esistenti in attuazione del Biciplan di recente approvazione e potenziando i percorsi che collegano l'hinterland alla città;
- Realizzare piste ciclabili lungo i percorsi delle principali infrastrutture di mobilità sostenibile della città (linea tranviaria T2 Bergamo-Villa d'Almè, treno per Orio, scalo ferroviario);
- Estendere la rete del bike sharing, aumentando il numero di stazioni fisse e virtuali e ampliando gradualmente i punti serviti da bici elettriche;
- Prevedere la segnaletica di attraversamento delle bicipolitane (i cosiddetti "quadrotti") sulle otto direttrici principali;
- Prevedere nuove velostazioni e bike box, per rendere più sicura la sosta dei mezzi a due ruote;
- Proseguire il progetto Pin-Bike, pensato per incrementare l'utilizzo della bicicletta nei percorsi casa-lavoro e casa-scuola mediante incentivi economici;
- Realizzare percorsi ciclabili lungo via Autostrada, aprendo il sottopasso esistente alla rotatoria Coop per collegare Malpensata al quartiere Carnovali;
- Sperimentare soluzioni previste dal codice della strada, come la casa avanzata, per migliorare la circolazione delle due ruote in città;
- Promuovere le ciclofficine partecipative e l'utilizzo dei codici identificativi incisi sui telai delle biciclette per contrastare i furti.

3.4 Un traffico più scorrevole

Non solo. Affronteremo i punti critici della viabilità cittadina. Dopo i lavori eseguiti in molte aree della città, proseguiremo, per migliorare lo scorrimento dei veicoli, ma anche per ridurre l'incidentalità.

Per farlo vogliamo:

- Affidare un incarico tecnico per la redazione del nuovo Piano Urbano del Traffico, che comprenda un'analisi dettagliata delle componenti di traffico lungo le direttrici di ingresso in città, suddivise anche per fasce orarie, volta a favorire una maggiore fluidificazione del traffico;
- Sistemare il "rondò imperfetto" tra via campi Spini, via Moroni, via Grumellina e la circonvallazione cittadina;
- Realizzare una corsia dinamica per snellire il traffico di via Pontesecco, corsia percorribile verso valle nelle ore di punta del mattino, verso monte nelle ore di punta serali;

- Costruire la nuova via Gavazzeni nell'area dell'ex scalo ferroviario, sgravando dal traffico via Bonomelli e via Bono, servendo in modo più efficace lo spazio del nuovo hub intermodale;
- Costruire una rotatoria al ponte di via Piatti, per snellire il traffico dal polo intermodale verso Borgo Palazzo e Boccaleone;
- Realizzare una bretella tra via Piatti e via Europa, costruendo un nuovo accesso alla circonvallazione cittadina, sgravando il quartiere di Boccaleone dal traffico in transito verso le arterie di scorrimento est-ovest;
- Intervenire per sistemare definitivamente il ponte di Boccaleone;
- Realizzare due nuove rotatorie nell'area della curva sud dello stadio, per snellire il traffico in transito verso via Lazzaretto e via Marzabotto;
- Realizzare nuove rotatorie lungo via Zanica, eliminando i semafori in corrispondenza di via Campagnola e via roggia Guidana, migliorando l'accesso alla città da sud;
- Monitorare la realizzazione delle opere previste da RFI per eliminare i passaggi a livello della città, con sottopasso carrabile in via King, valutando gli impatti della progettualità per il superamento della ferrovia, sia in via Moroni, sia tra via Rovelli e via Pizzo Recastello;
- Ampliare sulle direttrici principali i sistemi di controllo intelligente dei tempi dei semafori, in modo da poter modificare in tempo reale le fasi di verde e rosso in base alla consistenza del traffico cittadino;
- Migliorare, in collaborazione con ATB, il rilascio dei permessi per l'accesso alle ZTL;
- Avvalerci di un professionista specializzato in analisi, modellazione e simulazione di flussi, per governare al meglio gli impatti sul traffico dei cantieri delle grandi opere infrastrutturali che inevitabilmente si sovrapporranno tra loro (ad esempio, nuova stazione ferroviaria, treno per Orio, linea tranviaria T2 Bergamo-Villa d'Almè).

3.5 Trasporto pubblico più efficiente

Vogliamo lavorare per migliorare e potenziare il trasporto pubblico locale. È necessario che tutte le forze politiche si attivino per reperire nuove risorse a fronte del taglio di fondi sul trasporto pubblico previsto a livello nazionale e regionale. Pensiamo a un modello più efficiente con autobus a impatto ambientale zero e a nuovi modelli tariffari per potenziare i sistemi e le linee urbane cittadine anche nelle ore serali.

Per riuscirci pensiamo di:

- Adeguare le pensiline di ATB con idonee attrezzature e illuminazione e, laddove non è tecnicamente possibile, prevedere comunque delle sedute;
- Convertire in elettrico e ibrido il parco autobus di ATB;
- Realizzare una nuova linea nord-sud, che scavalca Città Alta provenendo da Monterosso e collega il centro storico al quartiere di Santa Lucia e Loreto;
- Verificare la possibilità di prolungare i percorsi delle corsie preferenziali degli autobus per efficientare il trasporto pubblico;
- Completare la digitalizzazione dei sistemi di bigliettazione;

- Studiare un servizio a chiamata nelle ore serali;
- Sviluppare applicativi per il trasporto pubblico più efficienti e più user friendly e introdurre il sistema digitale MaaS (Mobility as a Service): una piattaforma dei sistemi di trasporto a scala provinciale per pianificare al meglio gli spostamenti, per garantire le migliori combinazioni e l'acquisto diretto di titoli di viaggio; introdurre un sistema integrato di bigliettazione, valido su tutta la rete del trasporto provinciale;
- Migliorare il sistema di informazione alle pensiline cittadine, implementando le informazioni sui tempi di percorrenza e l'arrivo dei mezzi, prevedendo anche un sistema di infomobilità vocale;
- Rafforzare i servizi di mobilità collettiva a beneficio dei visitatori della città, integrandoli con l'area di sosta di bus turistici nell'hub intermodale di piazzale Marconi;
- Ridurre la tariffa del biglietto unico giornaliero per i residenti nel fine settimana; valutare forme di accesso prioritario alla funicolare per i residenti;
- Aprire un tavolo di confronto tra mobility manager del pubblico e del privato, per studiare possibilità di sostegno e promozione del trasporto pubblico e per favorire il car pooling.

Vedrai che grande... Bergamo!

Come è avvenuto nei casi per la realizzazione delle tramvie delle Valli, della e-BRT e nel contesto del Parco dei Colli, del piano di zona dell'Ambito 1 e del Tavolo 2030 tra diversi soggetti istituzionali e parti sociali, intendiamo stringere alleanze e collaborazioni con i Comuni della cosiddetta Grande Bergamo. Siamo consapevoli che non esistono ad oggi strumenti amministrativi per governare l'area vasta "metropolitana" di Bergamo, eppure riteniamo che su specifici temi sia essenziale lavorare insieme, tra i quali: l'attrattività, non solo in termini turistici ma anche per la crescita dell'attività di impresa; la mobilità e i collegamenti ciclo-pedonali; le infrastrutture energetiche e digitali; la gestione delle piattaforme ecologiche; il controllo del territorio; i servizi socioassistenziali; le politiche per il cibo. L'attuale disponibilità di tecnologie avanzate che possono essere condivise tra diversi Comuni può migliorare i servizi a beneficio della cittadinanza.