OSSERVATORIO MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE

BERGAMO
IN MOVIMENTO

Tre anni di mobilità urbana

Agosto 2023 – ottobre 2026



NOTIZIE · PROGETTI · DATI

A cura di Marco Talluri

Kyoto Club
CleanCities
OSSERVATORIO MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE

Indice

Introduzione e metodo
Intervista a Marco Berlanda: testo integrale
1. La rete su ferro: T1 e nuova T2
2. E-BRT Bergamo–Dalmine–Verdellino
3. Il raddoppio ferroviario, la stazione e Orio al Serio
4. Cantieri e organizzazione della mobilità
5. Ciclabilità e connessioni quotidiane
6. Zone 30, spazio pubblico, sosta e accessi
7. Bike sharing, monopattini e car sharing
8. Sicurezza stradale
9. Elettrificazione e logistica
10. Il PUMS: obiettivi e scenari
PARTE SECONDA – Bergamo in numeri – Mobilità, ambiente e salute
11. La dipendenza dall’automobile
12. Trasporto pubblico: offerta e domanda
13. Camminare e pedalare
14. Sharing e infrastrutture di ricarica
15. Sicurezza stradale
16. Inquinamento e salute
17. Emissioni e obiettivi al 2030
18. Cambiamo Aria: salute e qualità dell’aria
Conclusioni: misurare l’effetto della trasformazione

Introduzione e metodo

L’Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile è un’iniziativa di Kyoto Club e Clean Cities Campaign Italia che monitora la mobilità in 18 città italiane. Raccoglie e rende accessibili dati, grafici interattivi, analisi dei Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), notizie sulle politiche locali e interviste agli amministratori. L’obiettivo è documentare le trasformazioni in corso, confrontare le città e verificare i progressi verso una mobilità meno dipendente dall’automobile, più accessibile, sicura e compatibile con la salute e l’ambiente. Le schede cittadine affiancano le informazioni sui trasporti pubblici, la mobilità attiva e condivisa, il parco veicolare e la sicurezza stradale agli indicatori di qualità dell’aria e di impatto sanitario.

Il periodo agosto 2023–ottobre 2026 coincide per Bergamo con l’apertura di una stagione di infrastrutture che interessano contemporaneamente la rete tranviaria, la ferrovia e il trasporto rapido elettrico su gomma. È un programma che investe un territorio ben più vasto dei confini amministrativi del capoluogo: l'attrattività del sistema dipenderà dalla capacità di rendere convenienti gli spostamenti tra quartieri, comuni contermini, stazione, poli universitari e aeroporto.

Il volume ricompone le notizie per temi. Il 31 ottobre 2026 è il termine del periodo osservato; le fonti successive sono utilizzate soltanto per documentare eventi o dati riferiti a quel periodo. Gli indicatori misurati sono distinti dagli effetti futuri stimati e dagli annunci.

La pagina cittadina dell’Osservatorio contiene indicatori interattivi e aggiornamenti articolati per tema. Questa pubblicazione organizza una selezione ampia di notizie puntualmente documentate; non pretende di quantificare tutte le schede dell’archivio dinamico. La cronologia privilegia le notizie rilevanti per i cambiamenti strutturali del periodo.

Fonte e approfondimento: Pagina Bergamo dell’Osservatorio | Fotografia di copertina: L’Eco di Bergamo, 25 marzo 2026

Intervista a Marco Berlanda: testo integrale

Assessore alle Politiche della mobilità, sviluppo della rete di trasporto pubblico locale del Comune di Bergamo

Pubblicata dall'Osservatorio il 7 novembre 2024



Marco Berlanda, assessore alla mobilità del Comune di Bergamo.

Le dichiarazioni e le previsioni sono riferite alla data dell'intervista.

In seguito alle elezioni amministrative della primavera scorsa che hanno interessato alcune delle 18 città monitorate dall'Osservatorio sulla Mobilità Urbana Sostenibile, ed in particolare Bari, Bergamo, Cagliari, Firenze e Prato, abbiamo rivolta alcune domande ai/alle neo-assessori/e alla Mobilità.

Abbiamo già pubblicato l'intervista a Yuri Marcialis (Assessore alla Mobilità, infrastrutturazione urbana e gestione uffici comunali) del Comune di Cagliari quella all'Assessore alla Cura del Territorio, con deleghe Opere Pubbliche, Reti, Mobilità Sostenibile del Comune di Bari, Domenico Scaramuzzi.

Questa volta alle nostre domande ha risposto l'Assessore alla politiche della mobilità, sviluppo della rete di trasporto pubblico locale del Comune di Bergamo, Marco Berlanda.

1. Come giudica la fotografia realizzata recentemente dall'Osservatorio riguardo alla situazione della mobilità di Bergamo?

In merito ai dati pubblicati dall'Osservatorio sulla Mobilità Urbana Sostenibile, relativi all'anno 2022, la fotografia rappresentata risulta in buona parte corretta ed aggiornata e rappresenta il trend evolutivo di una città che negli ultimi anni ha deciso di investire in maniera massiccia in interventi di mobilità sostenibile, legati alla realizzazione di infrastrutture di trasporto pubblico e di ciclabilità, alla progressiva realizzazione di Zone 30, nonché in relazione all'implementazione di svariati servizi di sharing mobility.

Al contempo è necessario allargare il raggio di indagine dell'analisi tenendo in considerazione alcuni interventi strategici programmati dall'Amministrazione Comunale e realizzati nel periodo dal 2022 al 2024 ovvero in realizzazione nel periodo dal 2024 al 2026.

Motorizzazione privata

Confermando il prospettato incremento del tasso di motorizzazione privata, anche conseguente alle caratteristiche di Bergamo, una città piccola rispetto alla conurbazione in cui è inserita con una forte dispersione delle residenze nella provincia e conseguenti forti impatti sulla mobilità, si evidenzia che l'Amministrazione Comunale è impegnata all'implementazione di una serie di azioni prefigurate dal PUMS

finalizzate a favorire il passaggio modale verso le reti di trasporto pubblico ed i sistemi di trasporto non motorizzato.

Il criterio guida è rappresentato dalla necessità di orientare in modo efficiente l'uso delle risorse pubbliche verso l'ampliamento e l'integrazione delle reti di mobilità collettiva ad alta capacità e alte prestazioni (rete delle tranvie: esistente T1 e futura linea T2 Bergamo-Villa d'Almè; ferrovie e loro utilizzo metropolitano) nonché verso l'incremento dell'appetibilità dei servizi (confortevoli, veloci, sicuri) dell'intera gamma dei modi di trasporto sostenibili (cfr. trasporto pubblico, ciclabile e pedonale). La strategia è perseguita mettendo in campo azioni mirate a favore della mobilità collettiva (completamento delle reti, potenziamento dei servizi, innovazione dell'offerta, ecc.), ciclabile (individuazione di una rete integrata e potenziamento dei servizi) e pedonale (messa in sicurezza degli spostamenti pedonali, moderazione diffusa della velocità, riqualificazione dello spazio pubblico), ma anche mediante il rafforzamento delle misure di regolazione del traffico veicolare. Inoltre nel PUMS è evidenziato l'obiettivo di riduzione della dipendenza dell'uso dell'automobile negli spostamenti di breve distanza, ottenibile anche attraverso azioni di disaccoppiamento tra possesso e uso dei veicoli, quali ad esempio quelle di incentivazione di sistemi di mobilità condivisa (servizi di car e van sharing).

Trasporto Pubblico

Nell'ambito del Trasporto Pubblico, verranno portati a compimento nel 2026 alcuni importanti interventi strategici infrastrutturali finanziati con risorse statali e del PNRR, i cui lavori sono attualmente in corso di esecuzione, in particolare:

- la realizzazione dell'intervento di raddoppio ferroviario sulla tratta Ponte San Pietro-Bergamo-Montello per un totale pari a circa 266 milioni di euro, a cui si aggiungono gli interventi puntuali di risistemazione del Piano Regolatore del Ferro (PRG) della stazione di Bergamo, per ulteriori 77 milioni di euro, nonché la soppressione dei passaggi a livello cittadini (Via King e Via Moroni), per ulteriori 18 milioni di euro.
- la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Bergamo-Aeroporto di Orio al Serio per un investimento complessivo pari a circa 210 milioni di euro, comprensivo dell'intervento di soppressione del P.L. di Via Pizzo Recastello e della relativa viabilità sostitutiva;
- la nuova stazione ferroviaria di Bergamo per un totale di circa 115 milioni di euro;
- la realizzazione della nuova linea tramviaria T2 da Bergamo a Villa D'Almè per un importo complessivo pari a circa 225 milioni di euro;
- l'implementazione del nuovo servizio E-BRT Bergamo-Dalmine-Verdellino per un investimento complessivo di circa 84 milioni di euro.

L'importanza del completamento degli interventi succitati risiede nelle ricadute che gli stessi avranno in termini di passeggeri trasportati e contributo alla modifica delle abitudini di spostamento del territorio bergamasco.

In particolare, nello scenario programmato al 2026, la società RFI ha stimato ingressi giornalieri al nuovo hub intermodale di Piazzale Marconi pari a 38.946 in luogo dei 32.700 riferiti al 2019.

Tale dato risulta desunto dallo studio trasportistico effettuato nel mese di luglio 2023 dalla società RFI nell'ambito del progetto definitivo della nuova stazione ferroviaria di Bergamo, all'interno del quale vengono riportati i seguenti dati di offerta trasportistica in relazione all'anno 2019 ed allo scenario futuro (in considerazione degli interventi in realizzazione al 2026 inerenti il raddoppio ferroviario Ponte San Pietro-Bergamo-Montello e il nuovo collegamento Bergamo-Orio):

- stato anno 2019:

- numero di treni gravitanti sulla stazione di Bergamo: 220 treni/giorno (di cui 98% regionali); o passeggeri annui gravitanti sulla stazione di Bergamo: 8.514.000 (incremento di circa 342.000 passeggeri rispetto ai dati dell'anno 2018);
- scenario futuro anno 2026:
- numero di treni gravitanti sulla stazione di Bergamo: 332 treni/giorno (+50,9% rispetto all'attuale);
- passeggeri annui gravitanti sulla stazione di Bergamo: 10.125.960 (incremento di circa 1.600.000 passeggeri rispetto ai dati dell'anno 2019).

Inoltre:

- le stime effettuate dalla società TEB in relazione all'attivazione della nuova linea tramviaria T2 Bergamo-Villa D'Almè, in programma nel 2026, evidenziano una forbice tra i 4,1 e i 4,5 milioni di passeggeri trasportati all'anno dal nuovo servizio, con un minimo di circa 11.260 passeggeri trasportati al giorno;
- le stime effettuate dalla società ATB Mobilità in relazione all'attivazione del nuovo servizio E- BRT Bergamo-Dalmine-Verdellino, in programma nel 2026, evidenziano una stima di 4 milioni di passeggeri trasportati all'anno dal nuovo servizio, con circa 11.000 passeggeri trasportati al giorno.

Mobilità attiva

Per quanto concerne il dato relativo alla mobilità attiva si evidenzia che nell'anno 2022, nell'ambito dell'approvazione del nuovo Piano Comunale Strategico per la Mobilità Ciclistica (Biciplan), il Comune di Bergamo, con la collaborazione dei professionisti incaricati della redazione del Piano, ha effettuato un importante attività di mappatura dei percorsi esistenti e conseguente revisione dei database dei percorsi ciclabili cittadini; tale attività ha condotto ad un'aggiornamento quantitativo dei percorsi.

Nel seguito si riportano i dati riferiti ai percorsi al 31/12/2022, al 31/12/2023, unitamente ai dati riferiti allo stato attuale al 31/10/2024:

stato 31/12/2022 -> Totale percorsi = 91,10 km., di cui:

- Percorsi promiscui pedonali e ciclabili = 38,12 km.;
- Corsie ciclabili = 27,98 km.;
- Percorsi nel verde = 15,87 km.;
- Piste ciclabili su corsia riservata ricavate dai marciapiedi = 4,63 km.;
- Piste ciclabili in sede propria = 3,01 km.;
- Piste ciclabili su corsia riservata ricavate dalla carreggiata stradale = 1,49 km.

Il tasso di ciclabili per l'anno 2022 è pertanto pari 7,50 km./10.000 abitanti (rif. 121.546 abitanti)

stato 31/12/2023 -> Totale percorsi = 92,76 km., di cui:

- Percorsi promiscui pedonali e ciclabili = 39,78 km.;
- Corsie ciclabili = 27,98 km.;
- Percorsi nel verde = 15,87 km.;
- Piste ciclabili su corsia riservata ricavate dai marciapiedi = 4,63 km.;
- Piste ciclabili in sede propria = 3,01 km.;
- Piste ciclabili su corsia riservata ricavate dalla carreggiata stradale = 1,49 km.

Il tasso di ciclabili per l'anno 2023 è pertanto pari 7,61 km./10.000 abitanti (rif. 121.952 abitanti)

stato 31/10/2024 -> Totale percorsi = 98,07 km., di cui (https://bergamoinbicicletta.it/la-rete-ciclabile-di-bergamo/):

- Percorsi promiscui pedonali e ciclabili = 44,43 km.;
- Corsie ciclabili = 28,64 km.;
- Percorsi nel verde = 15,87 km.;
- Piste ciclabili su corsia riservata ricavate dai marciapiedi = 4,63 km.;
- Piste ciclabili in sede propria = 3,01 km.;
- Piste ciclabili su corsia riservata ricavate dalla carreggiata stradale = 1,49 km.

Il tasso di ciclabili per l'anno 2024 è pertanto pari a 8,04 km./10.000 abitanti (stima 122.000 abitanti)

Analizzando il trend evolutivo in relazione all'estensione dei percorsi ciclabili è ancora più evidente l'impegno profuso dall'Amministrazione Comunale nella realizzazione di percorsi ciclabili: dal 2019 (52,6 km.) al 2024 (98,07 km.), in soli cinque anni, la rete dei percorsi risulta incrementata di circa 45,5 chilometri, pertanto con una variazione percentuale del + 86%. Inoltre il dato al 2024 avvicina la città di Bergamo alle principali realtà nazionali maggiormente virtuose nell'ambito ciclabile.

In chiave programmatica, nell'ambito della ciclabilità l'Amministrazione Comunale intende perseguire nei prossimi anni i seguenti obiettivi:

- prosecuzione del processo di attuazione delle previsioni di nuove infrastrutture ciclabili eciclopedonali prefigurate dal Piano Comunale Strategico per la Mobilità Ciclistica (Biciplan 2022); allo stato attuale la rete di ciclabilità comunale ha uno sviluppo di circa 98 chilometri, nei prossimi tre anni si stima la realizzazione di ulteriori 10 chilometri di rete;
- conseguimento del completamento ed inaugurazione delle infrastrutture ciclabili e ciclopedonali associate agli interventi infrastrutturali della nuova linea ferroviaria Bergamo-Aeroporto di Orio al Serio e della nuova linea tramviaria T2 Bergamo-Villa D'Almè, per un totale complessivo di circa 7,1 chilometri di nuovi percorsi ciclabili in realizzazione al 2026;
- ulteriore espansione del servizio di bike sharing cittadino denominato "LaBigi" con la realizzazione di nuove stazioni fisiche e virtuali;
- implementazione del progetto di monitoraggio dei flussi ciclistici tramite posa di contatori per biciclette lungo le principali direttrici ciclabili con il fine ultimo di monitorare i livelli di utilizzo delle infrastrutture e programmare nuovi interventi ovvero interventi finalizzati all'innalzamento della qualità ed efficacia degli esistenti percorsi;
- valutazioni di fattibilità in relazione all'implementazione di ulteriori servizi di ciclabilità tra cui Velostazioni, Bike Station e rastrelliere portabiciclette.

Mobilità condivisa

In relazione ai dati riportati dall'Osservatorio in riferimento all'anno 2022 si evidenzia la necessità di segnalare una differente ripartizione del numero di veicoli dei servizi di car sharing:

- 5 veicoli utilizzati per il servizio di car sharing regionale "station based" implementato dallasocietà pubblica E-Vai, di cui 2 veicoli rientranti nel normale circuito regionale e 3 veicoli ad utilizzo dei dipendenti del Comune di Bergamo da lunedì a venerdì dalle ore 8:00 alle ore 17:00 e dei cittadini negli altri orari della settimana;

- 20 veicoli utilizzati per il servizio di car sharing “free floating” gestito dalla società privata Gruppo Carmeli, per conto della società Renault Italia, a servizio della cittadinanza 24/24 ore e 7/7 giorni.

In aggiunta si evidenziano una serie di importanti aggiornamenti in relazione all’evoluzione dei servizi di sharing mobility cittadini nel periodo 2023-2024:

- nell’ambito dei servizi di car sharing, rispetto ai dati comunicati nel 2022, gli stessi hanno subito importanti cambiamenti principalmente legati alla cessazione del servizio di car sharing gestito dalla società Gruppo Carmeli (per conto della società Renault) nel 2023 ed all’inaugurazione, dal mese di gennaio 2024, di un nuovo servizio privato di car sharing, anch’esso erogato in modalità “free floating”, gestito dalla società SCAI Motor (servizio Allways). Tale nuovo servizio ha visto l’implementazione ad oggi di n. 11 vetture ecologiche unitamente a n. 2 veicoli commerciali. Tale nuovo servizio si affianca alla conferma del servizio regionale di car sharing E-Vai con presenza di n. 2 vetture ecologiche sul territorio comunale oltre alle vetture in servizio sul circuito regionale;
- nell’ambito del servizio di bike sharing si evidenzia che nel mese di gennaio 2022 l’Amministrazione Comunale ha inaugurato un nuovo servizio di bike sharing “ibrido” denominato “LaBiGi”, a completa sostituzione dei servizi in precedenza presenti sul territorio, implementato dalla società partecipata ATB e gestito dalle società Nextbike, concepito come un’estensione del trasporto pubblico, con l’obiettivo di consolidare un rapporto di mutua collaborazione con i mezzi pubblici, consentendo la promozione di pratiche utili per la salute e l’ambiente. Il nuovo servizio ha adottato importanti elementi di innovazione prevedendo l’utilizzo delle migliori tecnologie disponibili sul mercato, estendendo il raggio di azione e copertura a tutta la città e tutti i quartieri con la realizzazione, nel periodo 2022-2023, di n. 68 postazioni e aree a rilascio libero (39 postazioni fisiche e 29 postazioni virtuali) e la messa in servizio di 390 biciclette a trazione muscolare. A questo si aggiungono ulteriori 20 biciclette a pedalata assistita finalizzate ad incentivare gli spostamenti ciclabili di connessione tra il Centro e Città Alta. Il nuovo sistema consente l’utilizzo delle biciclette sia in modalità “station-based”, che prevede lariconsegna del mezzo alle ciclostazioni, sia in modalità “free-floating”, ovvero a rilascio libero;
- in relazione al servizio di monopattini in sharing e scooter sharing si segnala che, a partire dal mese di Marzo 2023, l’Amministrazione Comunale ha attivato un nuovo servizio pubblico di monopattini in sharing, autorizzando le società Bit Mobility S.r.l. e Lime Technology S.r.l., a seguitodell’espletamento della procedura di “Individuazione di soggetti interessati a svolgere servizi di mobilità in sharing a flusso libero con monopattini elettrici sul territorio comunale”.

L’attivazione del servizio ha avuto la finalità di garantire capillarità e soprattutto un’alternativa concreta all’utilizzo del mezzo privato, promuovendo l’intermodalità mediante la possibilità di integrazione di tali dispositivi con gli esistenti servizi di trasporto pubblico locale. Il servizio si pone quale obiettivo quello di offrire una soluzione innovativa in grado di non appesantire il traffico sulle strade cittadine e generare importanti benefici ambientali. A partire dal mese di Marzo 2023 sul territorio sono presenti 450 mezzi della società Bit Mobility e 350 mezzi della società Lime Technology, per un totale complessivo di circa 800 veicoli elettrici. • infine in relazione al servizio di scooter sharing si fa presente che, a partire dal mese di Marzo 2023, l’Amministrazione Comunale, nell’ambito dell’Avviso di cui al precedente punto, ha attivato un nuovo servizio pubblico di scooter sharing, autorizzando la società BIT Mobility S.r.l. alla messa in servizio di 200 mezzi elettrici.

2. Quali sono gli obiettivi della nuova Amministrazione nel campo della mobilità?

Le politiche di mobilità sostenibile, previste anche nel PUMS, delineano nel prossimo futuro un modello sostenibile che passa attraverso il conseguimento di una serie di ambiziosi obiettivi: la decarbonizzazione del sistema dei trasporti pubblici, lo sviluppo di infrastrutture sostenibili e intermodali, la diffusione di modelli di

trasporto innovativi, la riqualificazione urbana e la creazione di una città più inclusiva e a misura d'uomo (rif. "città dei 15 minuti").

3. Sul trasporto pubblico Bergamo sta puntando sulla tranvia e le BRT. Pensa che questa strada possa determinare uno spostamento modale a favore della mobilità collettiva?

La mobilità a Bergamo cambierà volto grazie a due opere strategiche di prossima realizzazione, entrambe finanziate da risorse statali e fondi PNRR: da un lato il servizio E-BRT (Electric Bus Rapid Transit), una nuova linea di bus elettrici in sede autonoma finalizzata al collegamento tra il Polo Intermodale della Stazione di Bergamo, i Comuni di Dalmine e Verdellino (Stazione FS) ed il Polo Scientifico del Kilometro Rosso di Stezzano, attraversando anche il Comune di Osio Sopra e il Comune di Lallio; dall'altro lato la linea tramviaria T2, la nuova linea di tram di collegamento tra la stazione di Bergamo e la direttrice della Val Brembana fino al capolinea di Villa D'Almè.

Grazie alla realizzazione del nuovo servizio E-BRT, attivo a partire dal 2026, sarà possibile conseguire i seguenti risultati:

- alta integrazione modale, ottenibile anche attraverso la realizzazione di corsie preferenziali el'implemnetazione di percorsi prioritari;
- maggiore velocità commerciale con conseguente considerevole riduzione dei costi al chilometro;
- maggiore capacità di trasporto tramite la messa in servizio di mezzi a maggiore capacità di carico;
- minori tempi di realizzazione rispetto alle altre modalità di trasporto.

L'obiettivo dichiarato dalla società partecipata ATB Mobilità consiste nell'effettuare il percorso con una velocità commerciale di 25 chilometri/ora contro i 16 chilometri/ora dell'attuale servizio di Linea 5, così da coprire la distanza da Bergamo a Dalmine in 20 minuti; saranno circa 38 i minuti necessari per raggiungere il capolinea a Verdellino.

Il nuovo servizio verrà effettuato per circa il 73% dei suoi 31 chilometri (tra andata e ritorno) in sede autonoma, potendo contare su semafori asserviti, evitando così il normale traffico e garantendo tempi di percorrenza certi e veloci.

In merito ai risvolti ambientali, l'esercizio dell'E-BRT, secondo stime effettuate dalla società ATB Mobilità, consentirà una riduzione di circa 780 tonnellate di CO_2 all'anno a seguito dell'utilizzo di autobus elettrici e del previsto calo dell'utilizzo di automobili, ai quali si sommerà un'ulteriore riduzione ulteriori 183 tonnellate in meno di CO_2 grazie all'implementazione di pannelli solari installati presso i depositi per consentire la produzione di energia elettrica "green".

Il nuovo sistema di trasporto sarà maggiormente competitivo rispetto all'attuale per capacità, affidabilità, accessibilità e velocità di viaggio, fattori essenziali per il miglioramento dello sviluppo socio-culturale e ambientale dell'asse sud-ovest del territorio di Bergamo. La nascita del nuovo servizio porterà al graduale split modale dal mezzo privato al Trasporto pubblico Locale. L'integrazione del nuovo servizio con i servizi complementari dell'ultimo miglio e dimobilità dolce permetterà inoltre di allargare il servizio all'area più vasta che gravita intorno all'asse Bergamo-Dalmine-Verdellino. L'infrastruttura leggera che consente agli autobus di viaggiare in sicurezza in un percorso riservato agevola e accresce l'interesse della clientela all'utilizzo consapevole e programmatico del mezzo pubblico.

Dai dati pubblicati dalla società ATB è evidenziato che "almeno il 6% degli spostamenti che oggi avviene in auto si travaserà sull'E-BRT, grazie alla frequenza delle corse, alla rapidità e all'affidabilità del servizio. Se si

pensa che oggi sull'asse Bergamo-Dalmine-Verdellino sono circa 2.150.000 all'anno i passeggeri che si spostano con i mezzi pubblici, nel 2026 si assisterà quasi a un raddoppio grazie al sistema E-BRT: è stato infatti stimato che il nuovo servizio Bergamo-Dalmine-Verdellino sarà utilizzato da circa 3.950.000 passeggeri, in ragione del suo appeal, della sua competitività in termini di tempi di percorrenza e di risparmio di costi individuali.

Lo shift modale porterà così a un calo del traffico di veicoli privati pari a circa 3.600 chilometri percorsi in meno all'anno: ne gioveranno il risparmio di tempo e di denaro da parte degli utenti, la qualità della vita di ciascuno e soprattutto l'ambiente, con un abbattimento stimato di 780 tonnellate di CO2 in meno rispetto al trasporto diesel.

In un territorio in cui la città capoluogo è sempre più polo di attrazione, il nuovo servizio si candida ad essere una forma di trasporto di massa su gomma flessibile ed elastica, con una forte identità, che va nella direzione di una mobilità sempre più smart, sostenibile ed europea".

La nuova linea T2 è destinata ad avere un impatto rivoluzionario sulla viabilità tra il capoluogo e la Valle Brembana. Si svilupperà sul sedime della ex ferrovia, attraversando cinque comuni e interessando una popolazione di oltre 240 mila abitanti.

Il percorso si snoderà per 11,5 chilometri e nel primo tratto urbano condividerà il tracciato e le due fermate esistenti (Borgo Palazzo e San Fermo) della Linea T1. Dalla successiva nuova fermata Bronzetti, d'interscambio tra le due linee tramviarie, la linea T2 proseguirà lungo il tracciato della vecchia ferrovia della Valle Brembana, dismessa nel 1966.

Le fermate previste in totale sono 17: 9 nel Comune di Bergamo, 2 nel Comune di Ponteranica, 2 nel Comune di Sorisole, 2 nel Comune di Almè, 2 nel Comune di Villa d'Almè.

Per il 95% la Linea T2 si svilupperà lungo un percorso preferenziale e in sede protetta con 23 attraversamenti a raso tra stradali e pedonali. Il tram avrà un tempo di percorrenza da Bergamo a Villa d'Almè di 30 minuti; nell'ora di punta, con i tram occupati all'80%, si stimano 15.064 passeggeri al giorno, 150 corse e 1.700 chilometri percorsi al giorno, per un totale di 500.000 chilometri/anno e tra i 4,1 e i 4,5 milioni di passeggeri l'anno.

Il nuovo servizio tramviario sarà integrato con i servizi di trasporto pubblico dell'area urbana (linee di bus nei 30 comuni intorno al capoluogo) ed extraurbana della Valle Brembana e della Valle Imagna.

Come si evince da tali premesse, entro il 2026 Bergamo potrà contare su diverse nuove infrastrutture strategiche, tra cui il BRT e la linea T2, destinate a cambiare il volto della mobilità e le abitudini di spostamento di migliaia di utenti, con benefici notevoli quanto atempi di percorrenza, costi individuali legati agli spostamenti, traffico veicolare ridotto lungo le principali direttrici viabilistiche provinciali in direzione della Valle Brembana e della Media Pianura e conseguenti benefici per l'ambiente, nell'ottica di una mobilità sempre più sostenibile, al passo con gli obiettivi richiesti dall'Unione Europea.

4. Bergamo si è mossa significativamente per rafforzare la mobilità ciclabile, ma dai numeri non sembra altrettanto per la pedonalizzazione. Avete progetti in tal senso? E più in generale sulla regolazione del traffico privato?

Sul tema della pedonalizzazione l'Amministrazione Comunale ha operato nel periodo 2022-2024 una serie di interventi di notevole importanza, tra cui si riportano i principali:

- il progetto urbanistico di riqualificazione del Centro cittadino, in particolare degli spazi di Piazza Matteotti, Piazza Cavour, Largo Gavazzeni, Sentierone, Giardini XXV Aprile, Piazza Dante, l'ex Diurno, con

l’obiettivo di migliorare la qualità e vivibilità degli spazi, nonché incrementare la dotazione di aree pedonalizzate, verdi e de-pavimentate.

In particolare, Piazza Matteotti è passata da una chiara vocazione stradale a un’area ad evidente vocazione pedonale, analogamente a quanto effettuato su Via XX Settembre, garantendo accessibilità a fornitori dei negozi e ai residenti, al contempo aprendo spazi di qualità per pedoni e ciclisti.Sono stati eliminati posti auto che si trovavano sulla piazza, di fronte al palazzo degli uffici del Comune di Bergamo, ora sostituiti da nuovi spazi verdi e alberature.

Come previsto e più volte annunciato, il Centro Piacentiniano si è trasformato in una grande zona a vocazione pedonale dove possono transitare e accedere solo i mezzi degli aventi diritto (residenti, possessori di posti auto, carico-scarico), oltre a chi sosta nel parcheggio interrato di Via Borfuro;

- l’intervento in Via Tiraboschi che ha focalizzato l’attenzione sul tema della pedonalità in una delle vie centrali della città, incrementando notevolmente gli spazi a disposizione dei pedoni in un’ottica di incremento della qualità dello spazio pubblico e della vivibilità urbana, nonché di promozione di politiche di mobilità sostenibile (di cui la pedonalità e la sicurezza del transito per i pedoni sono parti essenziali).

Nel periodo succitato l’Amministrazione Comunale ha inoltre proseguito l’implementazione di nuove Zone 30 cittadine. In questo senso è utile fornire due dati relativi all’espansione cittadina delle stesse. Le nuove Zone 30 realizzate nell’anno 2024 risultano pari ad uno sviluppo di 38 km. lineari, concentrate nei quartieri cittadini di Grumello, Carnovali, Valverde/Valtesse, Conca Fiorita e Redona. Tali realizzazioni hanno portato lo sviluppo complessivo della rete di Zone 30 cittadine e strade a limite 30 km./h ad un totale di 193,0 km., pertanto pari a circa il 48% del totale della rete stradale di proprietà comunale (402,5 km.).

L’Amministrazione Comunale proseguirà nei prossimi anni sull’implemnetazione di alcuni interventi previsti nel PUMS, tra cui:

- la pedonalizzazione di alcune piazze storiche della città di Bergamo;
- l’attivazione di ulteriori aree pedonali e ZTL temporanee/definitive, in particolare nei pressi degli istituti scolastici;
- l’ampliamento nonché la realizzazione di ulteriori nuove Zone 30, ovvero aree urbane dove il traffico viene moderato e la velocità limitata a 30 km/h.

5. A Bergamo esistono vari servizi di sharing mobility, contribuiscono in modo significativo alla mobilità in città?

La sharing mobility si è affermata nelle nostre città negli ultimi anni come un innovativo modo di muoversi. Questo approccio consente di condividere con altri utenti mezzi, spazi e percorsi, rendendo gli spostamenti più efficienti, rapidi e rispettosi dell’ambiente.

L’Amministrazione Comunale, negli ultimi anni, si è dimostrata in grado di intercettare tale evoluzione nelle modalità di spostamento urbane implementando svariati servizi di mobilità per agevolare gli spostamenti quotidiani della cittadinanza tra cui bike sharing, monopattini in sharing, scooter sharing, car e van sharing.

Per quanto concerne lo sharing di mezzi leggeri (bici e monopattini) il sevizio di monopattini occupa un segmento di domanda molto evidente: Bergamo è una delle città riconosciute in ambito nazionale per l’utilizzo di monopattini in sharing, sicuramente favorita dalla particolare conformazione cittadina caratterizzata da pendenze e specificità dimensionali.

Secondo i dati del primo quadrimestre (gennaio-aprile 2024) forniti dai due Operatori Economici autorizzati dal Comune di Bergamo allo svolgimento del servizio (società Bit Mobility e Lime Technology), i circa 800 monopattini hanno registrato 132.964 noleggi, con 265.694 chilometri percorsi dagli utenti.

Nei restanti mesi (da maggio a settembre 2024), i noleggi sono risultati pari a 228.104, con 466.629 chilometri percorsi.

Complessivamente nel periodo considerato i noleggi risultano pari a 361.068; tali dati dimostrano ancora una volta l'importante volume di utilizzo di tali mezzi che continuano ad essere preferiti ad altri mezzi sostenibili per gli spostamenti cosiddetti di "ultimo miglio".

Si segnala inoltre il raggiungimento di record di utilizzo, specialmente nel periodo estivo, con numeri intorno ai 1.600/1.700 noleggi al giorno.

A questi numeri si aggiunge la crescita del rinnovato servizio del bike sharing denominato "LaBigi", che continua a mostrare un positivo trend di utilizzo; secondo i dati del primo quadrimestre dell'anno 2024 le 406 biciclette attive sono state utilizzate 44.025 volte, percorrendo 87.960 chilometri, numeri in linea con i principali trend delle città italiane, che dimostrano ancor auna volta quanto tale servizio possa effettivamente costituire un'estensione del trasporto pubblico e consolidare un rapporto di mutua collaborazione con i mezzi pubblici, consentendo la promozione di pratiche utili per la salute e l'ambiente.

Inoltre, al fine di incentivare ulteriormente l'utilizzo delle biciclette del servizio di bike sharing, è stata introdotta di recente un'importante novità: gli abbonati annuali di ATB e TEB potranno richiedere un voucher per 100 corse gratuite di massimo trenta minuti ciascuna, utilizzabile fino al 31 maggio 2025.

Diversa la situazione per lo sharing dei mezzi più pesanti (scooter e auto). Lo scooter sharing, sempre gestito dalla società Bit Mobility, ha visto 4.468 noleggi nei primi quattro mesi del 2024. Le condizioni meteorologiche sfavorevoli sono state indicate come una delle cause principali del ridotto utilizzo. Infine i servizi di car sharing. Il servizio pubblico gestito dalla società E-Vai ha registrato, nei primi quattro mesi dell'anno in corso, 214 noleggi per un totale di 5.240 chilometri; diverso l'andamento del servizio privato gestito dalla società SCAI Motor (servizio AllWays) che ha registrato nello stesso periodo 1.021 utilizzi per un totale di circa 15.160 chilometri.

Nonostante i dati di utilizzo dei due servizi siano ancora distanti dai trend delle altre grandi città italiane l'Amministrazione Comunale intende continuare a promuovere e incentivare tali modalità di spostamento condivise ritenendole di grande utilità al fine di contribuire a decongestionare il traffico cittadino, ridurre l'impatto ambientale ed alleggerire la situazione dei parcheggi, in particolare nelle aree centrali della città.

Fonte: Intervista originale dell'Osservatorio

1. La rete su ferro: T1 e nuova T2



Il sottopasso della circonvallazione della T2. Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, marzo 2025.

La tramvia T1 della Valle Seriana è il punto di partenza dell'estensione su ferro. Il PUMS prevede una seconda direttrice lungo la Valle Brembana: la T2 verso Villa d'Almè, collegata al segmento iniziale della T1, con una parte consistente del tracciato sul sedime della ferrovia storica dismessa. L'analisi del 2023 descrive un percorso di circa 11,5 km e 17 fermate complessive, di cui nove nel Comune di Bergamo e otto negli altri comuni: sono caratteristiche del progetto allora illustrato.

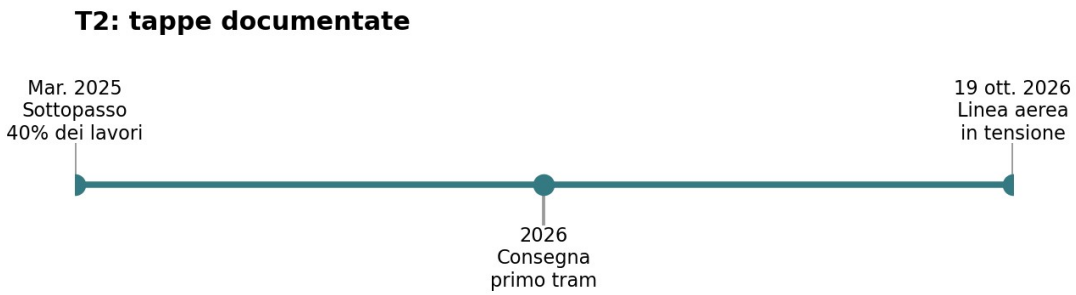


Tavola di sintesi • T2, dal cantiere alle verifiche. Elaborazione sulle notizie citate nel capitolo.

Fonte di riferimento | Pagina Bergamo dell'Osservatorio

Un'opera da leggere per fasi

La T2 rappresenta il secondo ramo della rete tranviaria bergamasca. Le schede consultate riportano estensioni lievemente diverse (11,5 km nella sintesi PUMS del 2023; 11,2 km in un aggiornamento sui nuovi tram del 2026): sono perimetri e fasi progettuali differenti, non uno scostamento da nascondere. La consegna del primo convoglio Skoda non coincide con l'apertura della linea: terminati i lavori infrastrutturali, restano prove, omologazioni e pre-esercizio.

Alla fine di ottobre la T2 è ancora in preparazione all'esercizio.

L’Osservatorio segnala nel marzo 2025 l’inaugurazione del sottopasso della circonvallazione, riferendo il 40% di avanzamento dei lavori sul nuovo tracciato. La notizia distingue i 9,8 km di percorso nuovo dagli 11,5 km comprensivi del tratto condiviso. Il progetto comprende inoltre una connessione ciclabile di circa dieci chilometri: occorrerà verificarne fruibilità e raccordi con le reti locali, evitando di attribuire alla città tutti i chilometri extraurbani.

Le previsioni di apertura del servizio hanno subito aggiornamenti. La notizia relativa alla consegna del primo tram descriveva il completamento dei lavori al 30 giugno 2026 e l’entrata in funzione in autunno, senza data certa. Consegna dei mezzi, posa dell’infrastruttura, collaudi e trasporto passeggeri sono fasi non equivalenti.

La proposta di prolungamento della T1 da Albino a Vertova, riportata nel gennaio 2025, interessa sette fermate e un tracciato di 7,3 km, ma con orizzonte non anteriore al 2032. Non può essere considerata un'opera del triennio realizzata, né sommata ai chilometri della T2.

Ottobre 2026: la linea entra nella fase delle verifiche elettriche

Il 13 ottobre TEB comunica che dal 19 ottobre la linea aerea della nuova tramvia, fra Bergamo Bronzetti Arena e Villa d’Almè, sarà alimentata permanentemente. È un avanzamento verso le prove e l’esercizio, non l’apertura al pubblico. La sicurezza lungo il tracciato assume una nuova rilevanza anche prima dell’arrivo dei passeggeri.

Il confronto fra la previsione originaria e la situazione di ottobre mostra come il calendario delle opere debba essere aggiornato seguendo i singoli passaggi tecnici. Alla chiusura del volume la T2 non risulta ancora in servizio commerciale.

L’integrazione con la rete esistente

Nel quadro descritto dall’assessore nel novembre 2024, le 17 fermate della T2 si distribuiscono tra Bergamo (9), Ponteranica, Sorisole, Almè e Villa d’Almè (2 ciascuno). Il tratto iniziale condivide due fermate con la T1, Borgo Palazzo e San Fermo; Bronzetti rappresenta il punto di separazione delle direttrici. Il progetto prevede circa il 95% del percorso in sede protetta. Il servizio atteso, con un tempo di viaggio di circa mezz’ora, deve essere coordinato con le linee urbane ed extraurbane delle due valli. Le 150 corse giornaliere e i 4,1–4,5 milioni di passeggeri annui indicati nell’intervista sono previsioni, da confrontare con i dati di esercizio dopo l’apertura.

Articoli di riferimento

13.10.2026 – TEB: messa in tensione delle linee aeree

Fonte e approfondimento: Sintesi PUMS pp. 9–10

Fonte e approfondimento: T2: sottopasso marzo 2025

Fonte e approfondimento: Prolungamento Albino–Vertova

Fonte e approfondimento: Intervista Berlanda

2. E-BRT Bergamo–Dalmine–Verdellino



Il primo autobus elettrico E-BRT e l’infrastruttura di ricarica alla stazione. Fonte: L’Eco di Bergamo, 13 marzo 2026

L’E-BRT è progettato come servizio rapido su autobus elettrici lungo una direttrice di forte pendolarismo, con fermate riconoscibili, corsie preferenziali e priorità semaforica. Nel settembre 2023 l’Osservatorio riprende la previsione di avvio al luglio 2026 e una stima di trasferimento dall’auto al mezzo pubblico pari al 6% degli spostamenti nel bacino interessato. È una previsione di scenario, non un risultato misurato.

3 agosto 2026: il passaggio dal cantiere al servizio

Il servizio elettrico Bergamo–Verdellino ha iniziato a funzionare il 3 agosto 2026. Nei giorni successivi il Comune ha monitorato le conseguenze sulla circolazione nel quadrante della stazione e di largo Tironi, individuando punti critici che hanno richiesto correttivi. La notizia dell’11 agosto segnala l’introduzione prevista dal 24 agosto di nuove sistemazioni su via San Giorgio e via Autostrada: è il primo banco di prova della convivenza fra sede riservata, mobilità automobilistica e attraversamenti pedonali.

Tra le modifiche annunciate figura il ripristino di una terza corsia per le auto in via San Giorgio, mantenendo la corsia E-BRT; è previsto anche uno stop temporaneo alla priorità semaforica del bus nello stesso nodo. ATB stimava un possibile allungamento dei tempi del mezzo pubblico di uno-due minuti. Il confronto tra regolarità degli autobus e capacità delle carreggiate dimostra che il successo del progetto non si misura esclusivamente in chilometri di corsia preferenziale.

Fonte: Clean Cities, «Bergamo, nuovi correttivi alla viabilità dopo l’avvio dell’e-BRT» (notizia riferita all’11 agosto 2026)

Nel settembre 2025 l’avanzamento comunicato era del 55%; la scheda descrive 29,7 km di tracciato complessivo, oltre il 72% in corsia preferenziale, quindici autobus elettrici articolati, diciannove fermate per direzione, frequenza prospettata di dieci minuti nelle ore di punta e percorrenze progettuali di 22 minuti per Dalmine e 41 per Verdellino. Le grandezze vanno riferite alla configurazione pubblicata in quella fase.

Nella fase di completamento della T2, un successivo aggiornamento riportava l’82% dei lavori E-BRT, mentre autorizzazioni e copertura dei costi di esercizio restavano da risolvere. Il servizio è poi entrato in funzione il 3

agosto 2026: un passaggio essenziale che rende possibile osservare i primi effetti sul traffico e le modifiche organizzative.

Il quadro PNRR del settembre 2025 indicava per il progetto E-BRT 84,1 milioni di euro complessivi e 21,5 milioni di pagamenti registrati. Il valore dei pagamenti è legato alla data del monitoraggio e non è automaticamente la percentuale fisica di avanzamento dell’opera.

Dall’avvio estivo alla domanda autunnale

Con la ripresa delle scuole, dal 14 settembre l’orario invernale amplia l’offerta e introduce un collegamento con il Kilometro Rosso. Il servizio entra così nella fase in cui la domanda dei pendolari e degli studenti diventa decisiva. Nella settimana dal 21 al 27 settembre vengono registrati oltre 39 mila viaggi.

La crescita della domanda non elimina i problemi di regolarità: dal 12 ottobre i tempi programmati vengono aumentati di due minuti nelle fasce meno trafficate e fino a cinque nelle ore di punta. A fine settembre erano già state aggiunte tre partenze mattutine; dal 26 ottobre entra in orario una nuova corsa pomeridiana, portando il totale giornaliero a 165.

Il bilancio di ottobre, diffuso in novembre, supera 166 mila passeggeri, con oltre 7 mila al giorno nei feriali e un massimo di 7.536 il 22 ottobre. Il dato entra nel volume perché descrive ottobre, non novembre. Resta da verificare quanti utenti abbiano abbandonato l’auto e quanto siano affidabili le coincidenze con treni e autobus.

Fermate, accessibilità e regolarità

La presentazione del settembre 2025 descriveva quindici autobus articolati da 18 metri e fermate attrezzate con informazioni in tempo reale, annunci sonori, pannelli fotovoltaici e sorveglianza. Il controllo della posizione dei mezzi e la priorità semaforica dovevano sostenere la regolarità del servizio. Il bilancio dei primi mesi di esercizio dovrà quindi riguardare non solo il numero di viaggi ma anche puntualità, accessibilità e funzionamento dei sistemi di informazione. Fonte: notizia dell’Osservatorio del 20 settembre 2025, richiamata tra gli articoli di riferimento.

Articoli di riferimento

12.09.2026 – Più corse e collegamento al Kilometro Rosso

30.09.2026 – ATB: il punto sul servizio

Ottobre 2026 – Revisione delle percorrenze

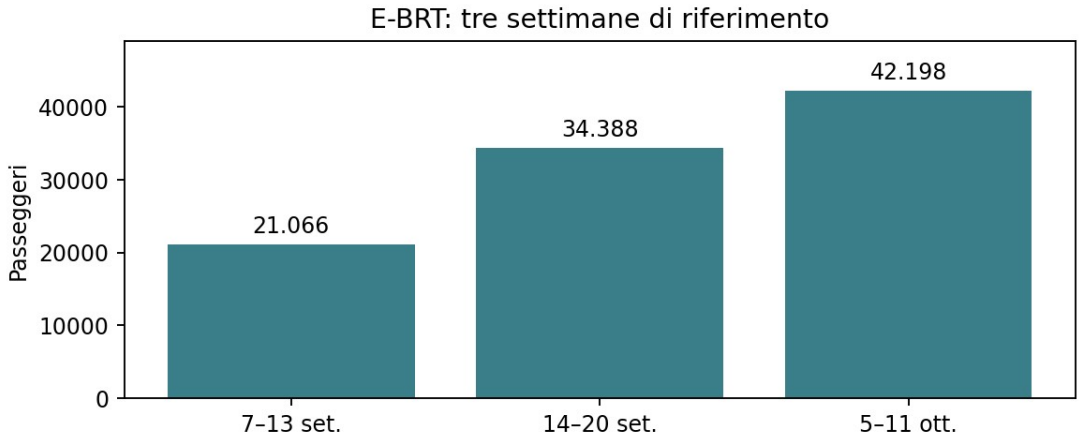
22.10.2026 – Potenziamento a 165 corse

07.11.2026 – Bilancio del mese di ottobre

Fonte e approfondimento: Previsioni 2023

Fonte e approfondimento: Avanzamento settembre 2025

Fonte e approfondimento: Monitoraggio PNRR 2025



Passeggeri settimanali, settimane selezionate (non consecutive). Fonte: ATB, dati contapasseggeri.

Fonte di riferimento | Pagina Bergamo dell'Osservatorio

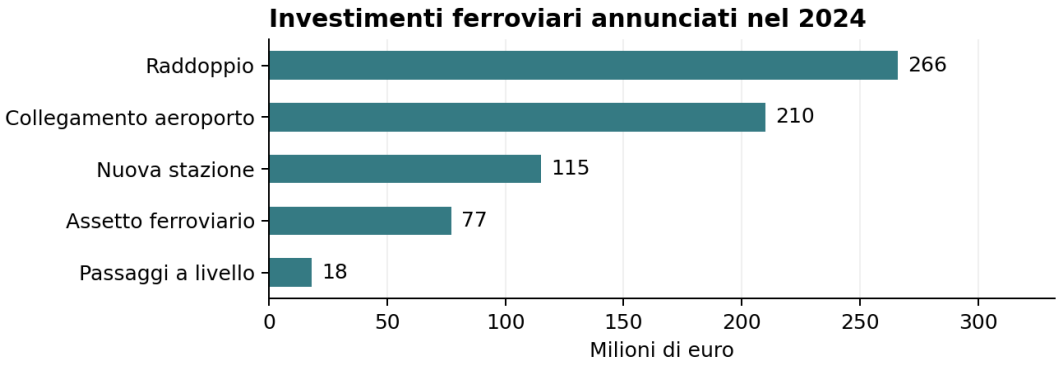
Serie originale ATB

3. Il raddoppio ferroviario, la stazione e Orio al Serio



Lavori per la stazione e il raddoppio ferroviario. Fonte: **L’Eco di Bergamo, 25 gennaio 2024**

La strategia del PUMS assegna alla stazione di Bergamo una funzione di hub fra ferrovia regionale, collegamenti suburbani, T1 e T2, autobus, percorsi pedonali e biciclette. Il raddoppio della relazione Ponte San Pietro–Bergamo–Montello e il nuovo collegamento all’aeroporto mirano ad ampliare frequenze e opportunità di viaggio anche all'interno del bacino urbano.



Quadri economici indicativi riportati nell’intervista del 7 novembre 2024; non sono consuntivi né somme da aggregare.

Fonte di riferimento | Pagina Bergamo dell’Osservatorio

La configurazione prevista include nuove fermate da valutare, come Bergamo Università e Pedrengo, e un modello di esercizio comprensoriale. L’esistenza di una previsione nel PUMS non implica che ogni fermata abbia completato la verifica di fattibilità o abbia già un calendario di realizzazione.

Nel settembre 2025 la cronaca sui lavori ferroviari annuncia la chiusura di via San Bernardino, all'altezza di largo Tironi, dal 15 ottobre 2025 al 3 luglio 2026 per il consolidamento del ponte e il raddoppio. Il programma comportava modifiche a sensi di marcia, parcheggi e collegamenti ciclabili. Sono date annunciate nel settembre 2025, da verificare con atti successivi prima di considerarle date effettive di completamento.

L'insieme di questi progetti costituisce una trasformazione strutturale, ma i benefici sulla scelta del mezzo dipendono dall'ultimo tratto di viaggio: accesso alle banchine, coincidenze, tariffe e percorsi sicuri verso quartieri e sedi universitarie.

Il nodo di piazzale Marconi

Lo studio RFI del luglio 2023, richiamato da Berlanda, stimava 38.946 accessi giornalieri al futuro nodo intermodale, rispetto a 32.700 nel 2019. La previsione si lega al potenziamento ferroviario e al collegamento aeroportuale. Il confronto con i dati effettivi dovrà distinguere gli ingressi al nodo dai passeggeri dei soli servizi ferroviari, evitando di sommare le diverse misure di domanda.

Fonte e approfondimento: Sintesi PUMS pp. 7–9

Fonte e approfondimento: Intervista 2024

Fonte e approfondimento: Cantiere via San Bernardino

4. Cantieri e organizzazione della mobilità



Il cantiere del ponte di via San Bernardino. Fonte: L’Eco di Bergamo, 4 agosto 2026

La contemporaneità di numerosi lavori ha richiesto una regia unitaria. A gennaio 2025 il Comune presenta il sistema Bergamo2030 per monitorare flussi e informare i cittadini con sito, applicazione, canali social e segnaletica. L’Osservatorio individua fra i cantieri maggiori ferrovia per Orio, E-BRT, T2 e raddoppio ferroviario, descrivendoli come progetti in grado di incidere sulla viabilità fino al 2030.

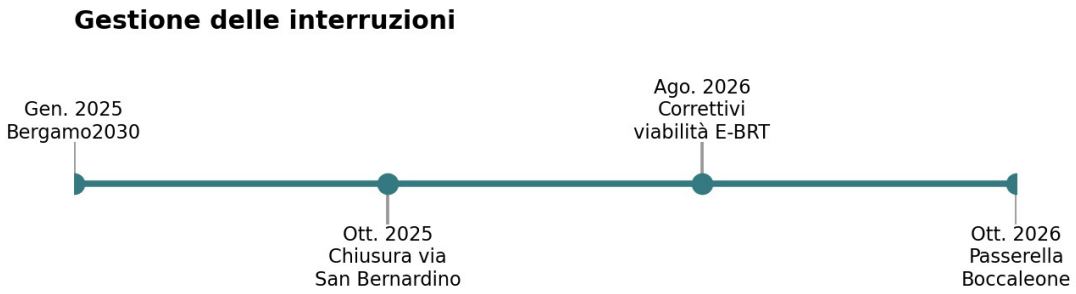


Tavola di sintesi • Cronologia selettiva dei cantieri e della viabilità, dalle notizie riportate nel volume.

Fonte di riferimento | Pagina Bergamo dell’Osservatorio

Nel caso di via San Bernardino, le misure presentate per il periodo di chiusura comprendono variazioni dei sensi di marcia, una corsia ciclabile di collegamento e due parcheggi di interscambio gratuiti da 150 posti ciascuno, serviti dalla linea 6 ATB. È un esempio di pianificazione temporanea che può essere valutata non soltanto sui flussi automobilistici deviati, ma sulla possibilità di usare davvero mezzi alternativi.

Un cantiere non è soltanto una fase preliminare a un'opera utile. Se interrompe attraversamenti, collegamenti o fermate, produce effetti immediati sugli spostamenti. Informazioni aggiornate, percorsi pedonali accessibili e soluzioni alternative dovrebbero quindi essere trattati come indicatori della qualità della gestione.

Fonte e approfondimento: Piano cantieri 2025

Fonte e approfondimento: Modifiche viabilità settembre 2025

5. Ciclabilità e connessioni quotidiane



La passerella ciclopedonale di Boccaleone in costruzione. Fonte: L’Eco di Bergamo, 29 maggio 2026

Il PUMS attribuisce alla bici un ruolo negli spostamenti di tutti i giorni, favorito dalla compattezza della parte pianeggiante della città. La sintesi del 2023 prevede circa 45 km aggiuntivi rispetto ai 57 km assunti come base del piano: 11 km nello scenario di riferimento e 34 km nello scenario di piano. L’obiettivo è soprattutto colmare discontinuità e collegare destinazioni quotidiane e nodi del trasporto pubblico.

Due misurazioni, due perimetri

L’apparente divergenza fra i 57 km di itinerari del PUMS e i 91,10 km al 2022 dichiarati nell’intervista non deve essere interpretata come costruzione istantanea di oltre trenta chilometri. La nuova mappatura Biciplan include tratti promiscui, percorsi verdi e diverse tipologie di infrastruttura. Per questo il grafico inserito più avanti riproduce esclusivamente la serie omogenea comunicata dal Comune nel novembre 2024.

Nel dettaglio, dei 98,07 km censiti al 31 ottobre 2024, 44,43 km sono percorsi promiscui pedonali e ciclabili, 28,64 km corsie ciclabili, 15,87 km percorsi nel verde e il resto piste con differenti modalità di separazione. Il dato totale va letto insieme alla protezione effettiva e alla continuità della rete.

L’intervista del novembre 2024 presenta una diversa ricognizione, successiva alla revisione della mappatura comunale: 91,10 km al 31 dicembre 2022, 92,76 al 2023 e 98,07 al 31 ottobre 2024. Queste estensioni comprendono percorsi promiscui, corsie ciclabili, itinerari nel verde e piste in sede propria. La differenza con i 57 km citati dal PUMS non rappresenta da sola 34 km di nuove opere: prima va armonizzato il perimetro della rilevazione.

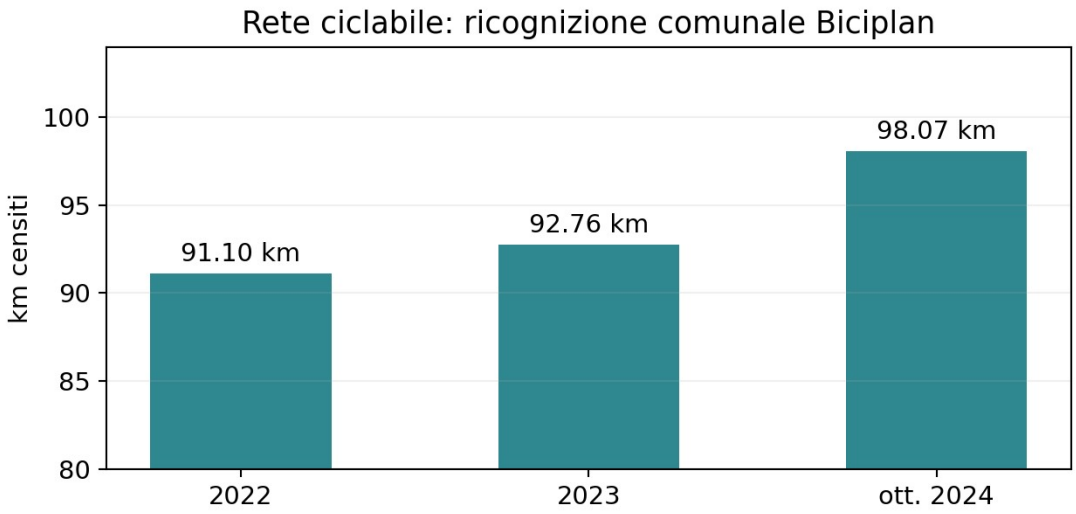


Figura 1 | Km di percorsi ciclabili secondo la mappatura comunale 2022–2024, citata nell'intervista Berlanda. Non confrontabile senza armonizzazione con la base PUMS di 57 km.

Fonte di riferimento | Pagina Bergamo dell'Osservatorio

La valutazione deve entrare nella qualità degli itinerari: continuità agli incroci, sicurezza dei raccordi, accesso a scuole, università e stazioni e manutenzione. Un'analisi recente del bike sharing registra fra le criticità lamentate dagli utenti proprio la frammentazione dei percorsi, mentre il Comune valuta il ripristino della ciclabile di via Magrini, un collegamento verso il Villaggio degli Sposi e un'ipotesi su via Garibaldi. Questi sono interventi con stati di avanzamento diversi.

Le serie ISTAT dell'Osservatorio sono consultabili attraverso i collegamenti ai grafici interattivi; le definizioni non sono necessariamente confrontabili con la mappatura comunale.

Boccaleone: ricucire il quartiere diviso dalla ferrovia

La demolizione del precedente sovrappasso nel gennaio 2025 ha interrotto il collegamento diretto fra via Rosa e via Rovelli. Dopo ripetuti slittamenti, la consegna del nuovo manufatto era prevista il 15 ottobre 2026. L'accessibilità al pubblico è rimasta subordinata alle verifiche tecniche. La passerella è stata infine aperta il 31 ottobre, come riportato dalla cronaca del giorno successivo.

La vicenda evidenzia il costo quotidiano delle interruzioni per pedoni e ciclisti e l'importanza di distinguere consegna, collaudo e apertura. Il riassetto complessivo del quartiere comprende ulteriori opere ferroviarie e stradali, che non possono essere considerate concluse per effetto della sola apertura della passerella.

Il Biciplan e i servizi per la bicicletta

L'intervista del 2024 indica, oltre alla realizzazione di circa dieci chilometri aggiuntivi di rete comunale in tre anni, 7,1 chilometri di itinerari associati alle nuove infrastrutture ferroviarie e tranviarie. Prevede inoltre contatori dei flussi ciclistici, nuove postazioni del bike sharing e valutazioni sulla sosta protetta. Si tratta di un programma che unisce dotazioni fisiche e misurazione dell'uso. La verifica deve distinguere gli interventi effettivamente aperti al pubblico dalle opere previste.

Articoli di riferimento

12.10.2026 – Annuncio del nuovo sovrappasso

01.11.2026 – Apertura effettiva il 31 ottobre

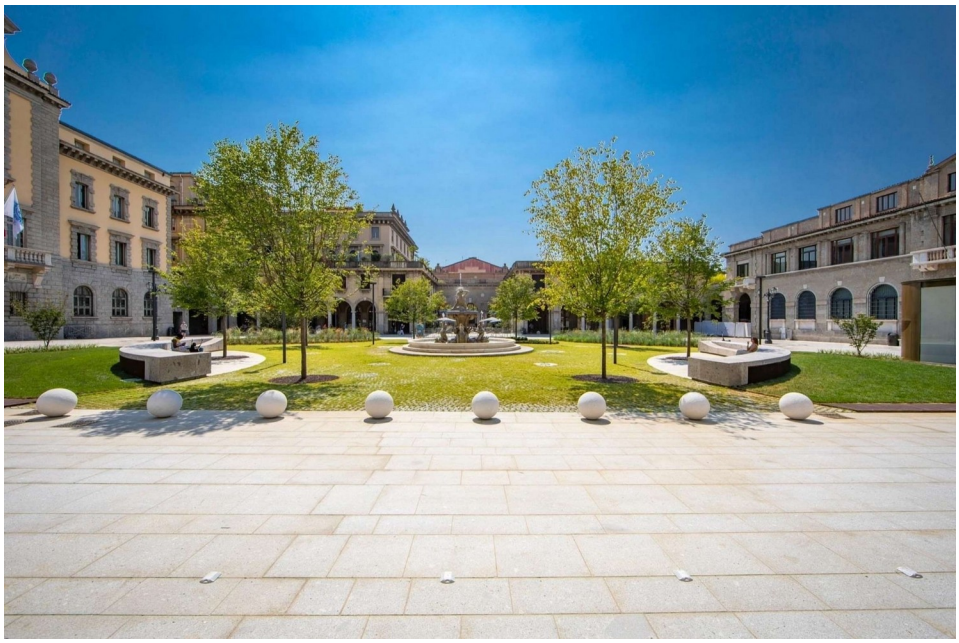
Fonte e approfondimento: PUMS pp. 12–14

Fonte e approfondimento: Intervista e dati Biciplan

Fonte e approfondimento: Notizia BiGi e rete ciclabile

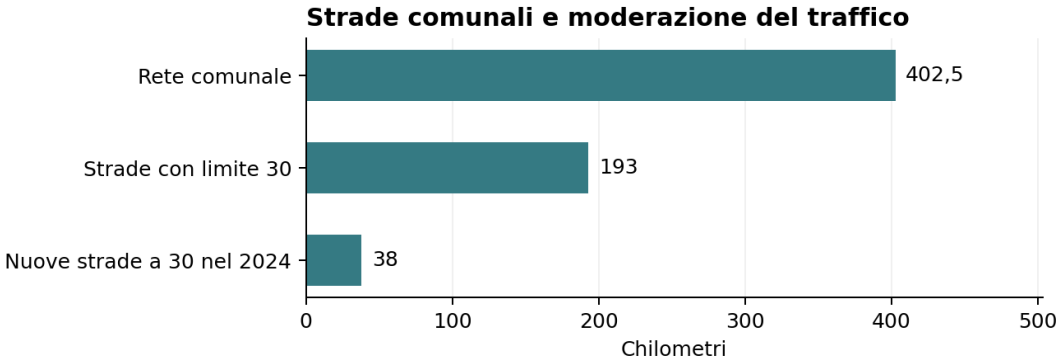
Fonte e approfondimento: Aggiornamento serie ISTAT

6. Zone 30, spazio pubblico, sosta e accessi



Il Centro Piacentiniano dopo la riqualificazione. Fonte: **Landscape COAC, fotografia Flanerie**

Nel novembre 2024 l’assessore descrive il Centro Piacentiniano come un'area a prevalente vocazione pedonale, con accessi ammessi per determinate categorie, e cita l'intervento in via Tiraboschi come redistribuzione di spazio a favore di chi cammina. Per rappresentare correttamente questi progetti occorre distinguere fra una strada integralmente pedonale, una ZTL con deroghe e una diversa sezione stradale che conserva alcune forme di traffico.



Fonte: dati dell’amministrazione nell’intervista del novembre 2024. I 38 km sono compresi nella rete a 30 km/h.

Fonte di riferimento | Pagina Bergamo dell’Osservatorio

Secondo la stessa intervista nel 2024 sono stati realizzati 38 km di nuove strade a limite 30 km/h nei quartieri Grumello, Carnovali, Valverde–Valtesse, Conca Fiorita e Redona. La rete complessiva così censita raggiunge 193 km, circa il 48% dei 402,5 km di strade comunali. Sono dati comunicati dall'amministrazione riferiti al 2024, non la verifica della velocità realmente praticata.

Il PUMS collega la regolazione del traffico a parcheggi di interscambio, nuove aree pedonali, zone scolastiche e valorizzazione delle alternative all’auto. L'efficacia deve essere valutata su velocità, sicurezza e modalità di accesso, senza attribuire automaticamente a una zona 30 il risultato di una riduzione degli incidenti in assenza di serie omogenee.

Per Bergamo non esiste il rapporto specifico 'Zone a Transizione Limitata' presente nell'e-book Bari. Qui si trattano le zone a traffico limitato in senso amministrativo, senza introdurre graduatorie subcomunali prive di fonte.

Città Alta: accessibilità per chi lavora di notte

Dal 19 ottobre vengono modificate le modalità di sosta per i lavoratori dei locali di Città Alta e dei Colli che finiscono il turno dopo mezzanotte. La misura affronta la difficoltà di raggiungere casa quando i servizi pubblici non sono disponibili, cercando di conciliare la domanda di sosta dei lavoratori con quella dei residenti. La questione rende evidente la relazione fra regolazione degli accessi e orari del trasporto collettivo.

Dal centro ai quartieri

La riqualificazione del Centro Piacentiniano interessa piazza Matteotti, piazza Cavour, largo Gavazzeni, Sentierone, giardini XXV Aprile e piazza Dante. Nell’intervista l’assessore sottolinea il recupero di spazi verdi e pedonali precedentemente destinati alla sosta. Per i quartieri, il programma comprende ulteriori zone 30 e restrizioni temporanee o permanenti in prossimità degli istituti scolastici. La valutazione deve tenere insieme le regole di accesso, la qualità degli attraversamenti e la possibilità di raggiungere i servizi senza automobile.

Articoli di riferimento

13.10.2026 – Nuove regole per la sosta dei lavoratori serali

Fonte e approfondimento: Intervista Berlanda 2024

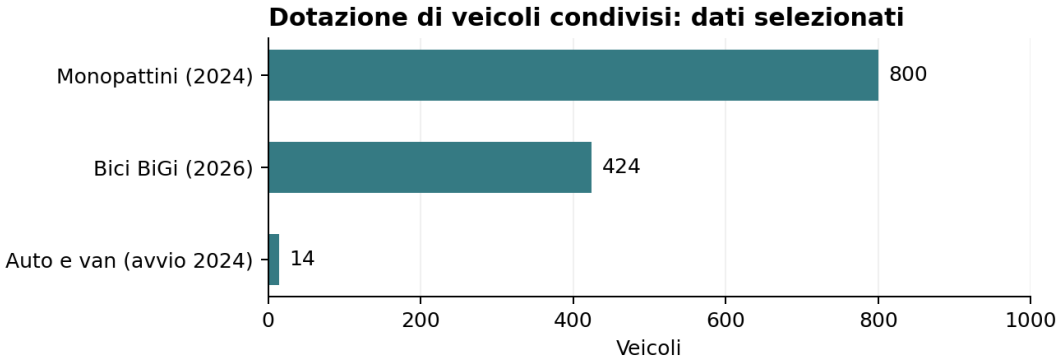
Fonte e approfondimento: PUMS Bergamo

7. Bike sharing, monopattini e car sharing



Le biciclette del servizio LaBiGi. Fonte: **Prima Bergamo, gennaio 2022 (immagine di repertorio)**

Il PUMS propone di riorganizzare il servizio LaBiGi combinando postazioni e flessibilità di riconsegna. L'intervista del 2024 presenta, per una fase storica, 390 biciclette tradizionali e 20 elettriche. Una notizia relativa al 2026 descrive invece una flotta di 424 mezzi, venti dei quali a pedalata assistita, e oltre 750 mila utilizzi cumulati dal 2022; il +17% negli utilizzi è riferito al periodo 2026 confrontato con l'omologo periodo 2025, non all'intero anno.



Fonte: notizie dell’Osservatorio citate nel capitolo. Anni e perimetri differenti; non è una fotografia simultanea.

Fonte di riferimento | Pagina Bergamo dell’Osservatorio

Per i monopattini condivisi, la scheda del marzo 2025 registra 479.034 noleggi nel 2024 per una flotta di circa 800 mezzi, con 962.551 km percorsi. È un dato comunicato dagli operatori e non misura automaticamente quante automobili siano state sostituite. La distribuzione delle corse e la presenza di spostamenti ripetuti consentirebbero un'analisi più fine dell'ultimo miglio.

Nel gennaio 2024 prende avvio il car sharing a flusso libero All Ways con una flotta iniziale di quattordici veicoli, dodici auto e due commerciali. Si tratta del dato di partenza del servizio, non di una fotografia dell'offerta nel 2026. Per valutare il contributo dello sharing bisogna osservare continuità, tassi d'uso, presenza nei quartieri e regole di riconsegna.

Le diverse modalità rispondono a viaggi differenti. Il bike sharing può completare il percorso dalla stazione a una destinazione; l'auto condivisa può offrire una soluzione per usi saltuari; i monopattini possono intercettare spostamenti brevi. Nessuna singola statistica dei noleggi descrive di per sé il cambiamento della ripartizione modale cittadina.

L’integrazione tariffaria nella mobilità condivisa

Nel 2024 il bike sharing contava 68 aree e postazioni, 39 fisiche e 29 virtuali, secondo l’intervista. Gli abbonati annuali ATB e TEB potevano richiedere un voucher per cento corse gratuite di durata massima di trenta minuti, valido fino al 31 maggio 2025. L’incentivo è un esempio di integrazione tra servizi: per valutarlo occorrono i dati sulle attivazioni, sui noleggi e sulla frequenza con cui la bicicletta completa un viaggio con i mezzi pubblici.

Fonte e approfondimento: Bici condivise e nuovi progetti

Fonte e approfondimento: Monopattini e noleggi 2024

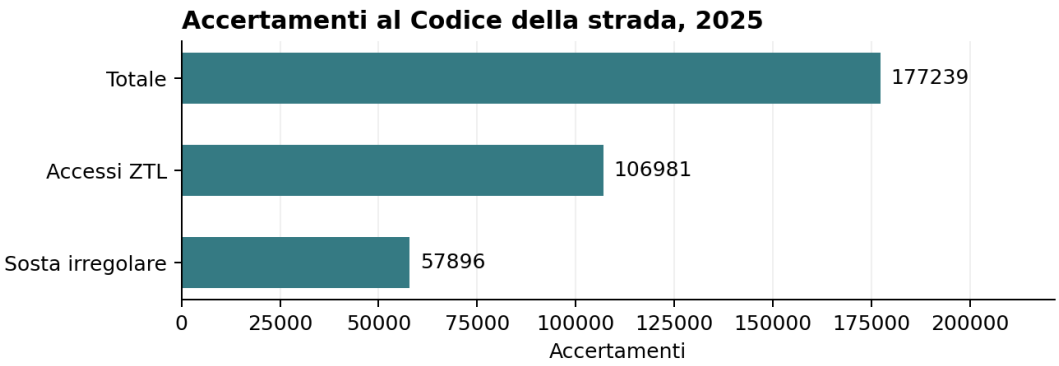
Fonte e approfondimento: Car sharing gennaio 2024

8. Sicurezza stradale



Controlli della Polizia locale sui veicoli a due ruote. Fonte: L’Eco di Bergamo, 28 novembre 2025

La sicurezza stradale va collocata fra le misure di risultato, senza confondere repressione delle infrazioni e riduzione del rischio. Il bilancio della Polizia locale sul 2025, ripreso dall’Osservatorio, riferisce 177.239 accertamenti al Codice della strada, di cui 106.981 relativi agli accessi ZTL e 57.896 alla sosta irregolare. Sono conteggi amministrativi: non costituiscono una serie degli incidenti.



Fonte: bilancio Polizia locale 2025 ripreso dall’Osservatorio. I due sottoinsiemi sono inclusi nel totale.

Fonte di riferimento | Pagina Bergamo dell’Osservatorio

La diffusione delle Zone 30, la qualità degli attraversamenti e il collegamento continuo delle ciclabili sono misure potenzialmente rilevanti per la sicurezza, ma per comprenderne gli effetti occorre utilizzare gli incidenti e le vittime nel Comune di Bergamo, rapportati agli anni e alla popolazione, e distinguere utenti vulnerabili e situazioni stradali.

Non si utilizza qui il dato provinciale sulle vittime come se descrivesse il solo capoluogo. Analogamente un numero di violazioni in aumento può dipendere dalla maggiore attività di controllo, non da un aumento proporzionale dei comportamenti pericolosi. Nel capitolo grafico finale è necessario inserire la serie comunale ISTAT con incidenti, feriti e morti.

Fonte e approfondimento: Bilancio Polizia locale 2025

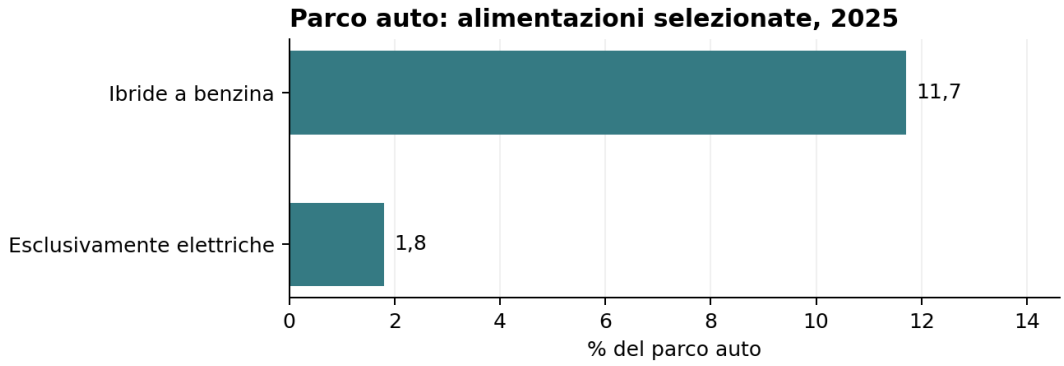
Fonte e approfondimento: Pagina grafici comunali

9. Elettrificazione e logistica



Distribuzione delle merci e convivenza con i pedoni nelle strade di Città Alta. Fotografia fornita dal curatore; fonte originaria non indicata.

La strategia del PUMS distingue la modernizzazione tecnologica dalla riduzione degli spostamenti in automobile. L'E-Plan prevede l'espansione della rete di ricarica fino a un obiettivo di almeno una colonnina ogni mille residenti, insieme al rinnovo delle flotte. L'analisi del piano tratta anche la distribuzione urbana delle merci e la gestione della sosta di carico e scarico.



Fonte: aggiornamento dell’Osservatorio sul parco veicolare 2025; categorie selezionate, non esaustive.

Fonte di riferimento | Pagina Bergamo dell’Osservatorio

Il monitoraggio PNRR del settembre 2025 menziona, per Bergamo, 7,2 milioni relativi ad autobus elettrici e infrastrutture di ricarica, oltre al programma già finanziato da 6,5 milioni per il rinnovo autobus. Questi importi appartengono a schede distinte; i pagamenti registrati in quella data non consentono di dedurre i veicoli in servizio nell'agosto 2026.

L’integrazione fra logistica, aree pedonali, ZTL e trasporto pubblico richiede finestre di consegna e spazi adeguati. Le prospettive ambientali vanno verificate sulla base dei flussi di merci e delle emissioni, anziché attribuire benefici quantitativi a misure ancora programmatiche.

Fonte e approfondimento: PUMS pp. 15–17

Fonte e approfondimento: Quadro PNRR 2025

Mobilità universitaria e integrazione tariffaria

Nel settembre e ottobre 2026 gli studenti universitari possono utilizzare gratuitamente la rete ATB e TEB. La misura accompagna l’avvio dell’E-BRT e consente di sperimentare collegamenti quotidiani con le sedi universitarie. Per l’anno accademico 2026–2027 sono inoltre previste tariffe agevolate di 200 euro, ridotte a 160 per i residenti nei comuni convenzionati.

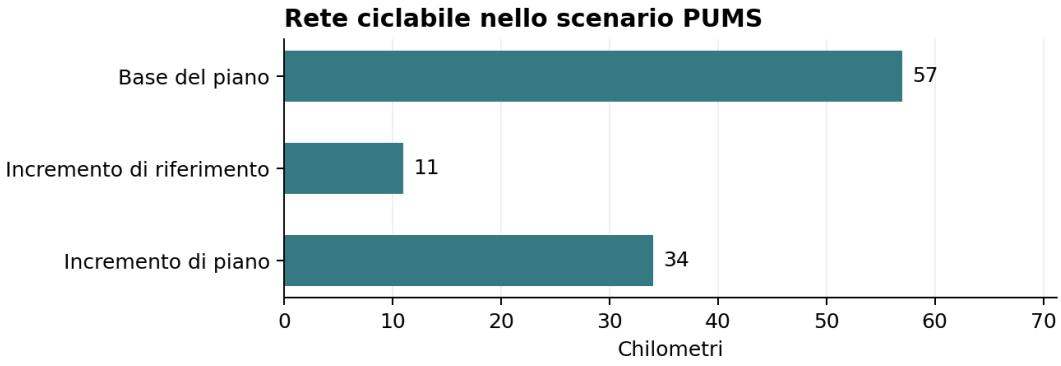
L’iniziativa tariffaria e il rafforzamento delle frequenze sono complementari: la convenienza economica può attrarre nuovi utenti, ma la continuità del loro utilizzo dipende dalla qualità del servizio, dagli orari delle lezioni e dalla facilità degli interscambi.

Articoli di riferimento

2026 – Trasporto pubblico gratuito per gli universitari a settembre e ottobre

10. Il PUMS: obiettivi e scenari

Il Comune di Bergamo ha approvato il PUMS il 4 luglio 2022. La sintesi pubblicata da Kyoto Club e Clean Cities nel giugno 2023 costituisce il riferimento programmatico precedente al triennio delle notizie. Il piano struttura obiettivi ambientali, sociali, economici e propri del sistema dei trasporti.



Fonte: sintesi PUMS, giugno 2023. Incrementi previsti, non opere già realizzate.

Fonte di riferimento | Pagina Bergamo dell’Osservatorio

La struttura del piano in quattro ambiti

Trasporto pubblico: il documento promuove una rete di ferro suburbano, tram e bus di qualità, con interscambi efficaci. Per la ferrovia contempla il collegamento aeroportuale, il raddoppio della tratta Ponte San Pietro–Bergamo–Montello e l’ipotesi di nuove fermate da verificare. Per la tramvia la T2 è l’intervento prioritario; gli ulteriori prolungamenti rappresentano scenari di lungo periodo.

Mobilità attiva: rete ciclabile continua, sicura e diretta, attenzione ai collegamenti con scuole e servizi, incremento dell’offerta di sosta bici. Le previsioni di circa 45 km aggiuntivi sono articolate in 11 km nello scenario di riferimento e 34 nello scenario di piano, rispetto alla base dei circa 57 km considerata all’epoca.

Mobilità condivisa: il PUMS sostiene l’integrazione del bike sharing con il TPL e la diffusione di soluzioni per l’ultimo miglio. La disponibilità di mezzi, da sola, non equivale però a spostamenti automobilistici evitati.

Trasporto privato e logistica: moderazione delle velocità, regole di accesso e sosta, interscambio e organizzazione delle consegne. Il piano esplicita un doppio intervento, potenziando alternative all’automobile e adottando misure di regolazione capaci di orientare la scelta modale.

I criteri per verificare l’attuazione

Per valutare il PUMS non basta enumerare le opere: è necessario seguire i viaggi su trasporto pubblico, l’accesso pedonale agli interscambi, la continuità ciclabile, la sicurezza stradale e la qualità dell’aria. Proprio in questo consiste la funzione dell’Osservatorio: affiancare le notizie a misure comparabili nel tempo.

La strategia di fondo prevede due azioni contemporanee: ampliare le alternative efficaci all’auto privata e accompagnarle con misure di disincentivo all'uso dell'automobile. Trasporto collettivo e mobilità attiva non sono trattati come capitoli isolati: ferrovia suburbana, tram, autobus ad alta capacità, corridoi ciclabili e pedonalità devono convergere nei nodi urbani.

Per la rete ferroviaria il piano richiama la connessione all’aeroporto, un servizio più capillare e nuove fermate da sottoporre a fattibilità. Per le tramvie conferma la T2 e ipotizza in prospettiva estensioni della T1 e T2. Per

il trasporto su gomma considera anche relazioni BRT ulteriori rispetto all'asse Bergamo–Dalmine–Verdello. Non si deve confondere una direttrice di piano con un'opera finanziata.

Il PUMS prevede il completamento della rete ciclabile, il rilancio del bike sharing e la regolazione del traffico. Il confronto con le notizie successive permette di distinguere obiettivi mantenuti, interventi modificati e opere in corso, ma non sostituisce il monitoraggio formalizzato degli indicatori di piano.

Dal piano al monitoraggio

Le stime di domanda della T2 e dell’E-BRT, le previsioni ferroviarie e gli obiettivi di estensione ciclabile appartengono a scenari distinti. Il confronto con i risultati deve utilizzare indicatori coerenti per periodo e territorio. Alla chiusura di ottobre 2026 il nuovo E-BRT offre una prima opportunità di verifica, mentre le opere non ancora in esercizio rimangono da valutare dopo l’apertura. Il monitoraggio dovrebbe affiancare agli utilizzi dei servizi la ripartizione modale, i tempi di viaggio completi e l’accessibilità dei quartieri.

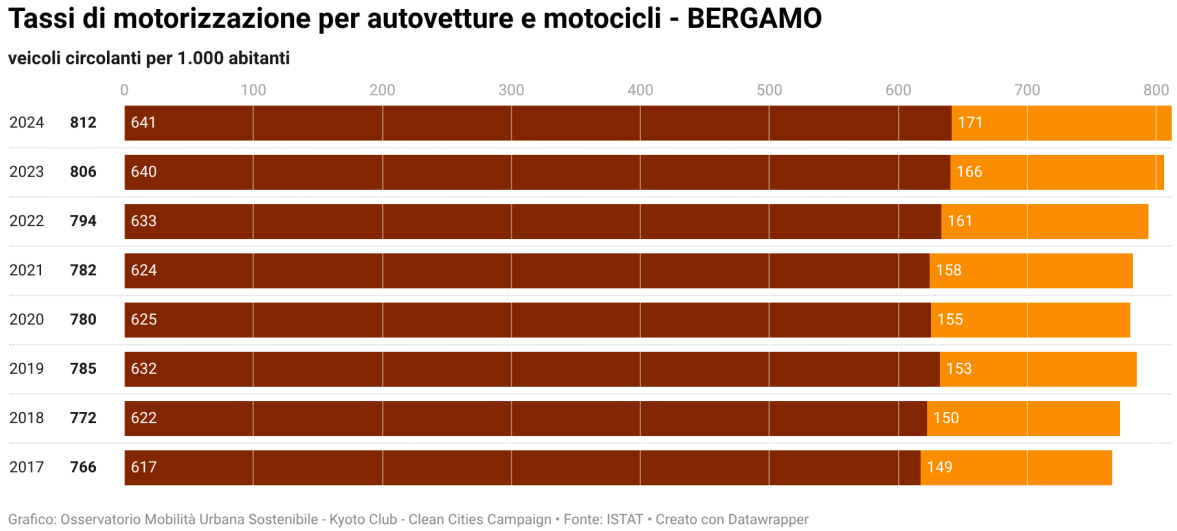
Fonte e approfondimento: Analisi sintetica PUMS Bergamo, giugno 2023

PARTE SECONDA
Bergamo in numeri
Mobilità, ambiente e salute

Gli indicatori aiutano a capire da quali condizioni parte la trasformazione raccontata nella prima parte. Le serie hanno anni di aggiornamento differenti: i dati sono riferiti all’anno indicato, non necessariamente al 2026. Per ciascun tema il commento è accompagnato dai collegamenti ai grafici dell’Osservatorio, che permettono di approfondire le serie e confrontare Bergamo con le altre città.

11. La dipendenza dall’automobile

Nel 2024 Bergamo registra 641 autovetture e 171 motocicli ogni mille residenti, per un totale di 812 veicoli. Nel 2017 erano 766: la crescita evidenzia il persistente peso della motorizzazione privata. Il possesso dei veicoli non misura direttamente gli spostamenti effettuati.



Fonte: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile, dati ISTAT 2017–2024.

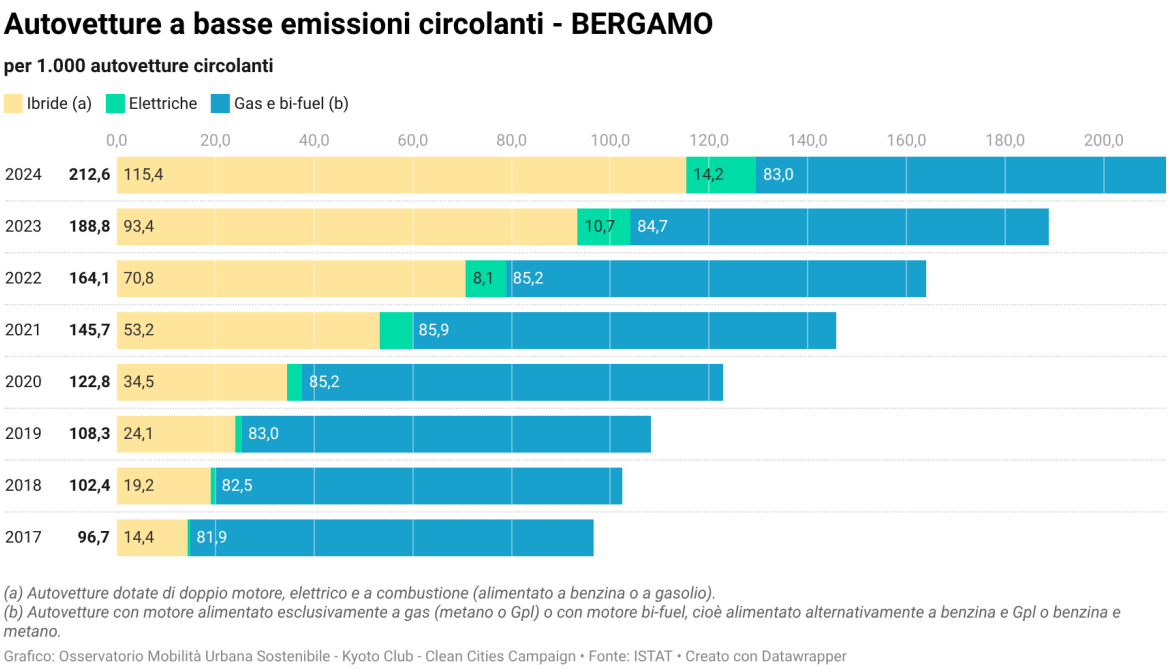
Fonte di riferimento | Pagina Bergamo dell’Osservatorio | Grafico originale

Il rinnovo tecnologico del parco non coincide necessariamente con una riduzione dell’uso dell’auto: per questo occorre leggere questi dati insieme a quelli del trasporto pubblico e della mobilità attiva.

Fonte e approfondimento: Fotografia Bergamo giugno 2024

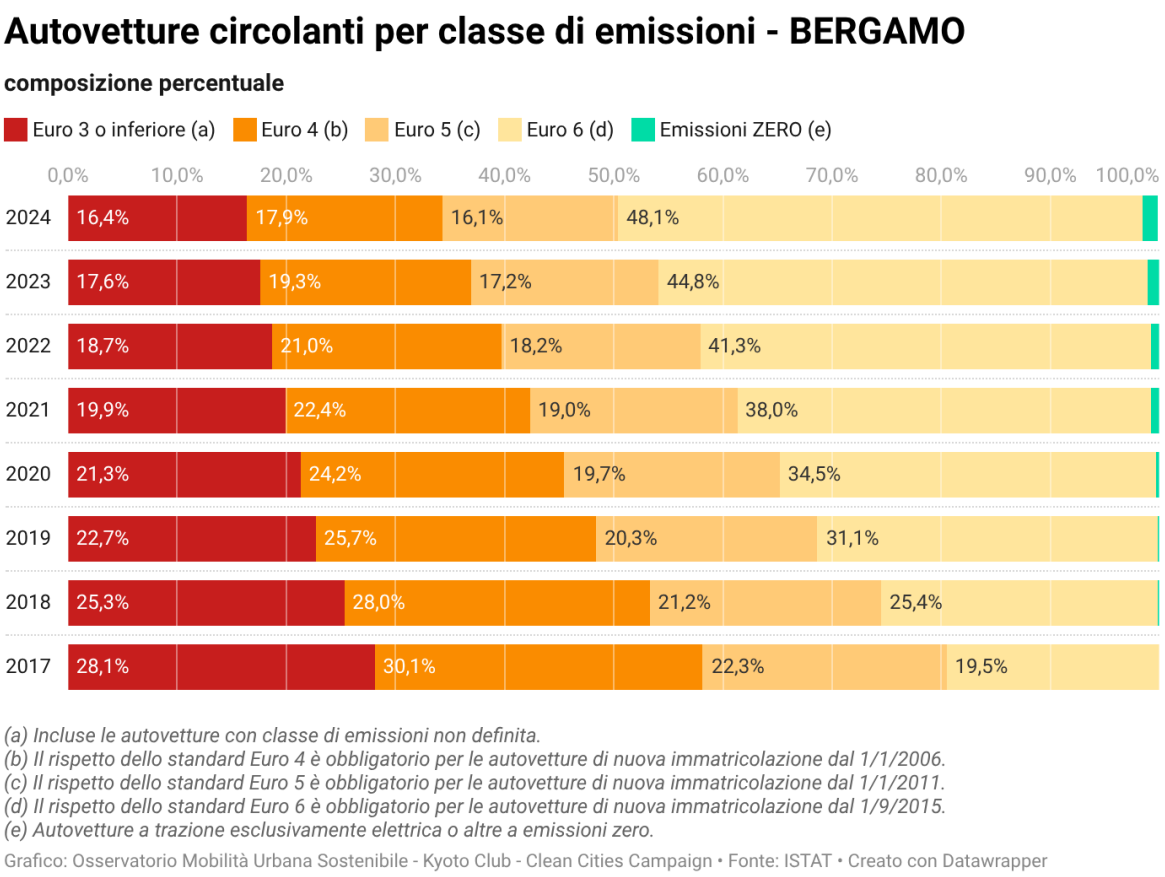
Fonte e approfondimento: Parco veicolare 2025

Fonte e approfondimento: Serie cittadine



Tra il 2017 e il 2024 le vetture classificate a basse emissioni passano da 96,7 a 212,6 ogni mille auto. La crescita è trainata dalle ibride (da 14,4 a 115,4); le elettriche integrali raggiungono 14,2 per mille, pari all’1,42% del parco. La categoria comprende anche veicoli a gas, non tutti a emissioni zero.

Auto a basse emissioni



Le Euro 6 salgono dal 19,5% del 2017 al 48,1% nel 2024. Nello stesso periodo le Euro 3 o inferiori scendono dal 28,1% al 16,4%. Il miglioramento tecnologico è evidente, ma oltre un terzo del parco resta in classe Euro 4 o inferiore.

Classi Euro

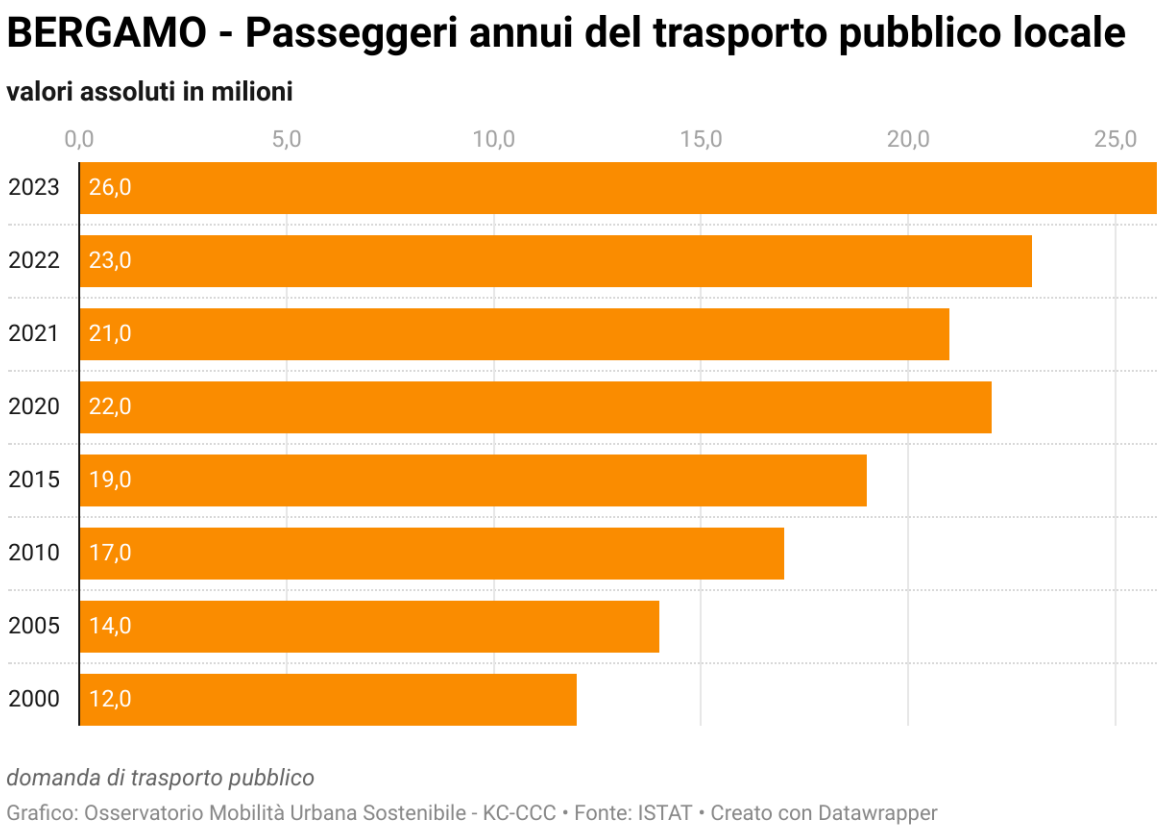
Età di immatricolazione

Alimentazioni

Auto elettriche per mille auto

12. Trasporto pubblico: offerta e domanda

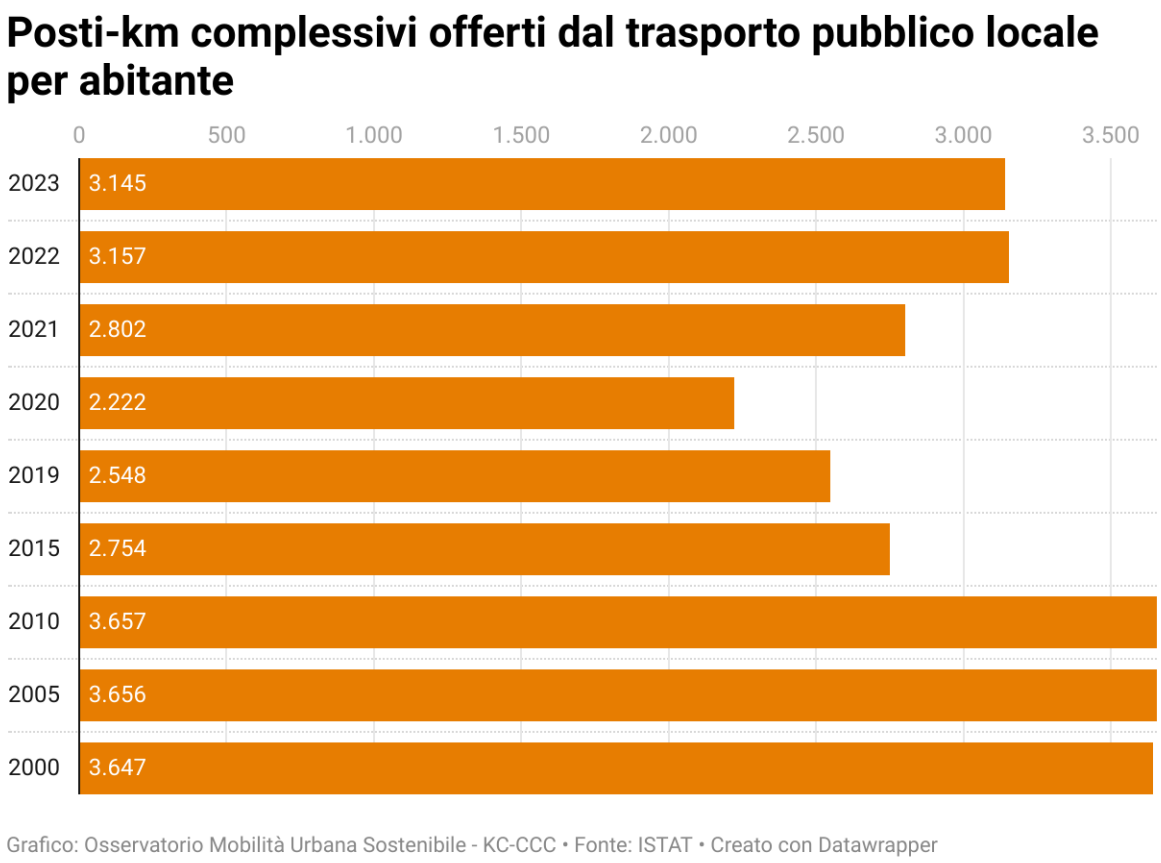
Nel 2023 il trasporto pubblico locale registra 26 milioni di passeggeri, contro 21 milioni nel 2021 e 23 nel 2022. La ripresa della domanda costituisce un riferimento per valutare gli effetti delle nuove infrastrutture, tra cui l’E-BRT avviato nel 2026.



Fonte: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile, dati ISTAT 2000–2023.

Fonte di riferimento | Pagina Bergamo dell’Osservatorio | Grafico originale

Passeggeri annui – grafico originale



L’offerta per abitante sale da 2.222 posti-km nel 2020 a 3.145 nel 2023, superando il livello del 2019 (2.548), ma restando inferiore a quello del 2010 (3.657).

Posti-km per abitante – grafico originale

BERGAMO - Posti-km offerti dal trasporto pubblico locale per modalità

Il dato considera il complesso delle seguenti modalità di trasporto pubblico locale: Autobus, Tram, Filobus, Metropolitana, Trasporti per vie d'acqua, Funicolare, Funivia e altri sistemi ettometrici. Sono esclusi i servizi ferroviari suburbani o metropolitani

Bergamo	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023
Posti km offerti complessivamente -milioni	414	418	423	324	308	267	335	378	377
Posti km offerti servizi di autobus - milioni	412	415	386	289	263	232	290	332	332
Posti km offerti servizi di tram - milioni	0	0	35	33	43	34	44	44	44
Posti km offerti servizi di funicolare ed altri ettometrici	2	2	2	2	2	1	2	2	2

(b) Servizi di Funicolare/Funivia e di Trasporti per vie d'acqua. Per quanto riguarda i primi, sono considerati i soli impianti che collegano tra loro diversi quartieri o località abitate del comune (esclusi gli impianti a funzionamento stagionale o a uso turistico) e sono assimilati alla funicolare i servizi ettometrici di navetta a guida automatica (People mover) presenti a Milano, Venezia, Bologna, Pisa e Perugia. Per quanto riguarda i secondi, sono considerati i servizi di linea marittimi, lagunari, fluviali o lacustri esercitati con vaporetti, traghetti e simili, che effettuano almeno 2 fermate entro il territorio comunale (esclusi i servizi a funzionamento stagionale o a uso turistico).

Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

Nel 2023 l’offerta complessiva è di 377 milioni di posti-km: 332 milioni sono attribuiti agli autobus, 44 al tram e circa 2 alle funicolari e agli altri sistemi ettometrici. I valori arrotondati possono non coincidere con il totale; i servizi ferroviari suburbani sono esclusi.

Posti-km per modalità – grafico originale

Pagina Bergamo dell’Osservatorio

BERGAMO - Autobus a basse emissioni (a) utilizzati per il trasporto pubblico locale

vaori assoluti (n.)

Bergamo	2015	2020	2021	2022	2023
Autobus a basse emissioni	41	69	69	71	78
Autobus elettrici o ibridi	0	12	12	14	24
autobus a metano o gpl	41	57	57	57	54

(a) Sono considerati a basse emissioni gli autobus elettrici (ibridi o a trazione elettrica integrale, inclusi quelli alimentati a idrogeno con tecnologia a celle di combustibile) e gli autobus alimentati a gas (con motore bi-fuel benzina/metano o benzina/Gpl).

Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

Gli autobus a basse emissioni aumentano da 41 nel 2015 a 78 nel 2023. Di questi, 24 sono elettrici o ibridi e 54 a metano o GPL. La serie precede l’avvio dell’E-BRT e consente di inquadrare il rinnovo della flotta.

Autobus a basse emissioni

Autobus per classe emissiva

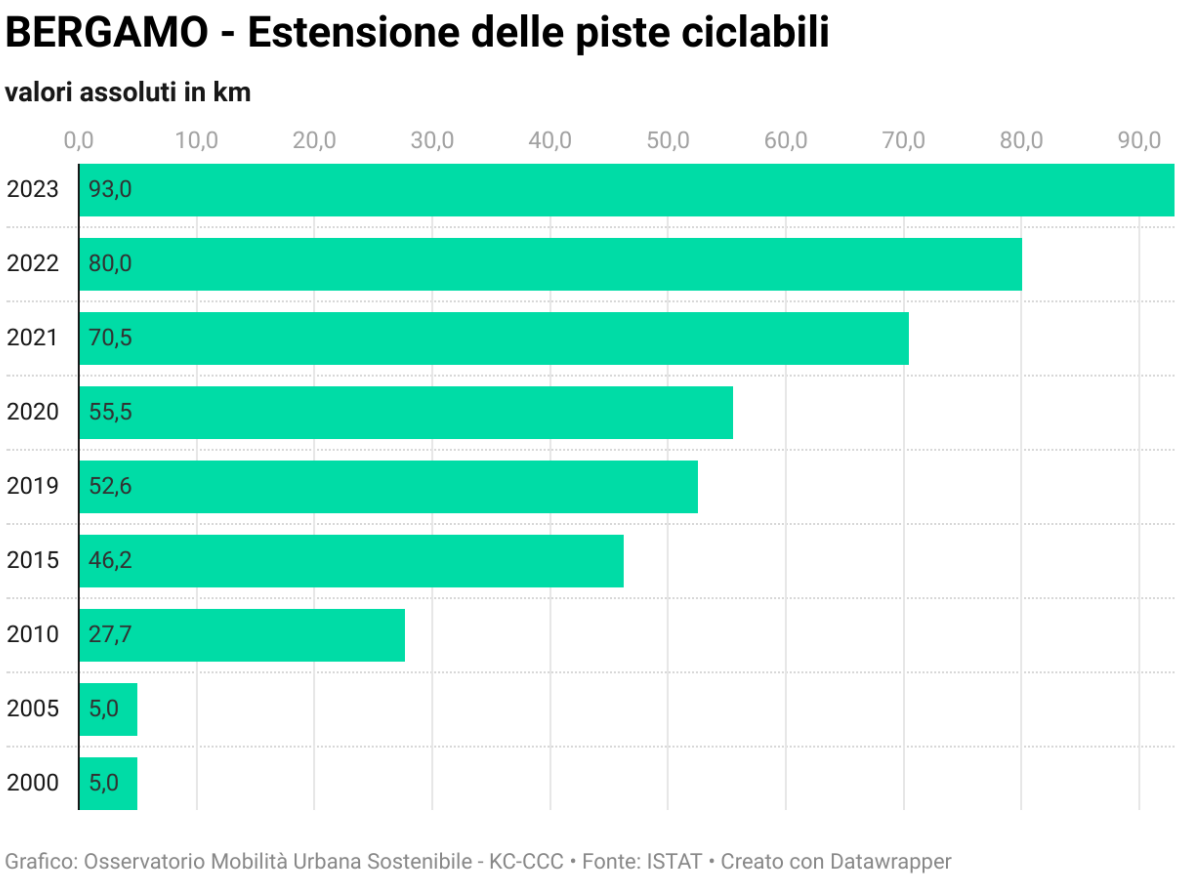
Estensione delle reti

Posti-km complessivi

13. Camminare e pedalare

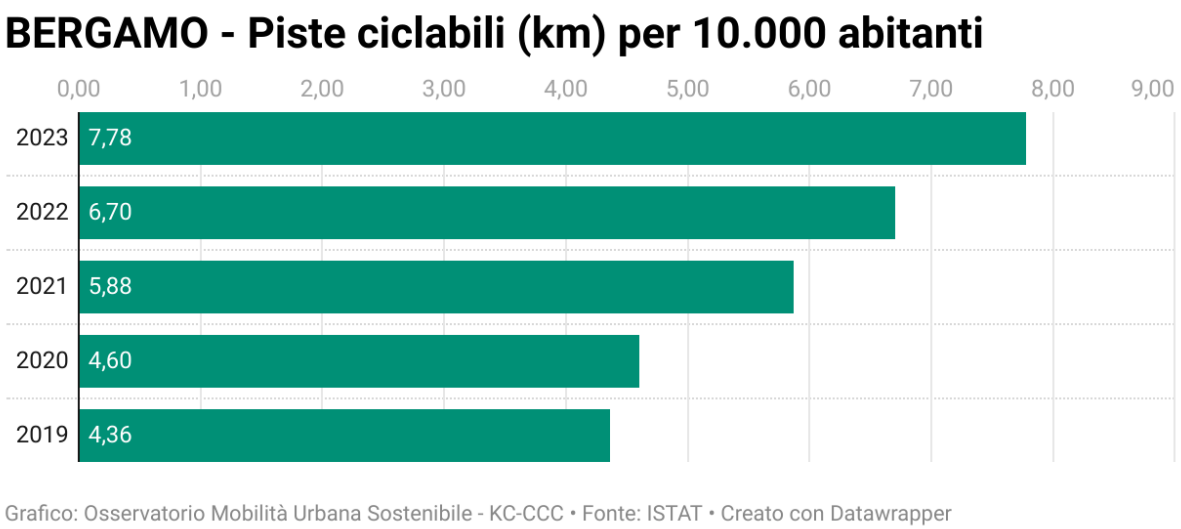
La ricognizione comunale citata da Berlanda indica 91,10 km nel 2022, 92,76 nel 2023 e 98,07 nell’ottobre 2024. L’incremento fra il 2022 e l’ultima rilevazione è di 6,97 km. Non va confrontato direttamente con la base di 57 km del PUMS: cambiano le definizioni dei percorsi. Le tavole ISTAT consentono di seguire il dato con criteri più omogenei.

Densità piste ciclabili – grafico originale



La rete ciclabile è passata da 52,6 km nel 2019 a 93 nel 2023, con una crescita particolarmente marcata dopo il 2020. La serie ISTAT differisce dalla ricognizione comunale per definizioni e perimetro.

Estensione piste ciclabili – grafico originale



La dotazione per residente cresce da 4,36 a 7,78 km ogni 10.000 abitanti fra 2019 e 2023. Il progresso quantitativo va accompagnato dalla continuità e dalla sicurezza dei percorsi.

Ciclabili per 10.000 abitanti – grafico originale

Superficie aree pedonali – grafico originale

Pagina Bergamo dell’Osservatorio

Serie ciclabili (km)

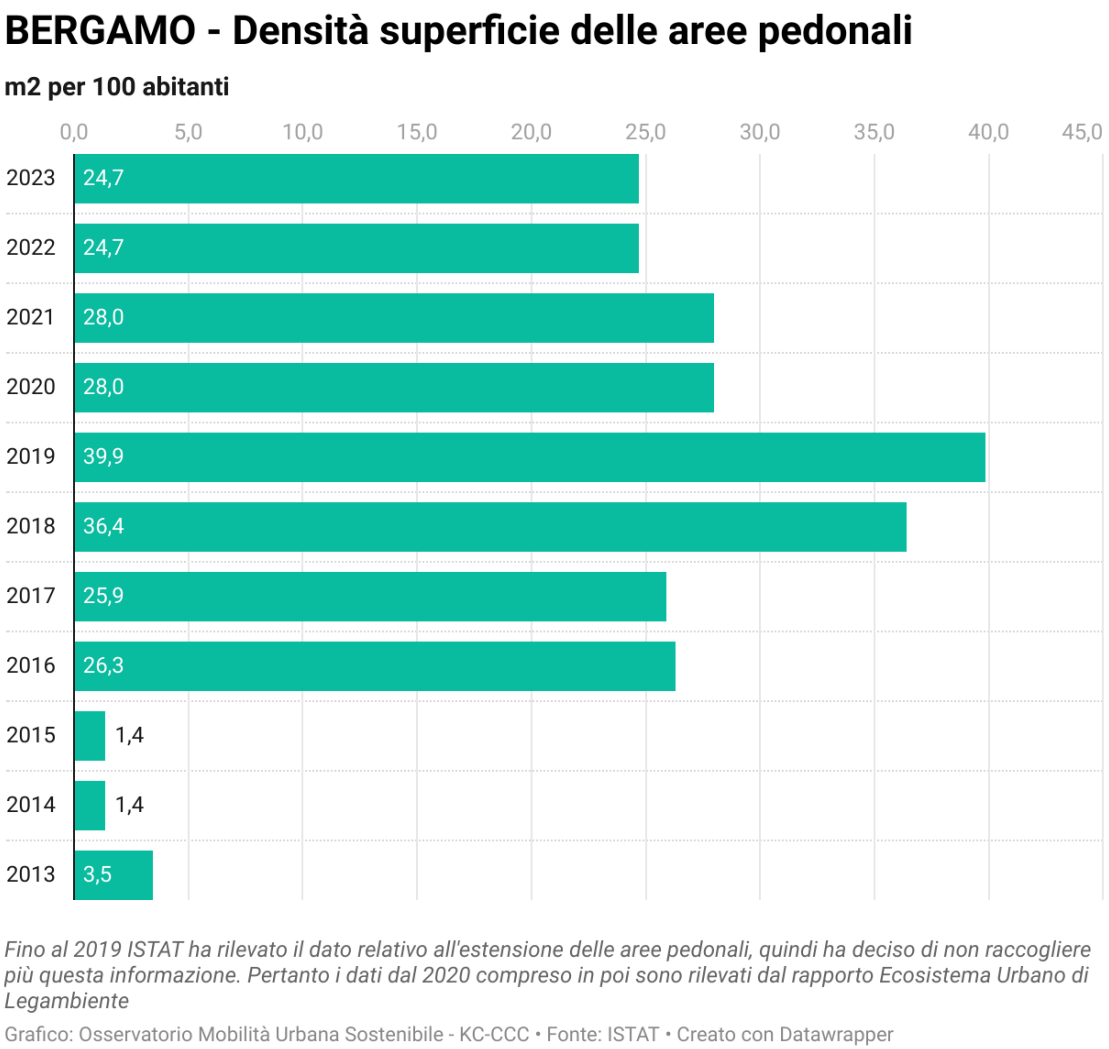
Densità ciclabili

Ciclabili per 10.000 abitanti

Densità aree pedonali

Superficie aree pedonali

Incentivi alla bicicletta



Nel 2023 si registrano 24,7 m² ogni 100 abitanti, come nel 2022. Il passaggio da ISTAT a Ecosistema Urbano nel 2020 impone cautela nel confronto con i 39,9 m² del 2019.

Densità aree pedonali

14. Sharing e infrastrutture di ricarica

I noleggi misurano utilizzi, non utenti distinti o viaggi in auto evitati. Per la ricarica occorre distinguere siti, stazioni e punti accessibili, e valutare la loro distribuzione nei quartieri. Le serie originali permettono di consultare la consistenza delle dotazioni senza assimilare le previsioni del PUMS a installazioni già funzionanti.

BERGAMO - Veicoli utilizzati per i servizi di mobilità condivisa

valori assoluti

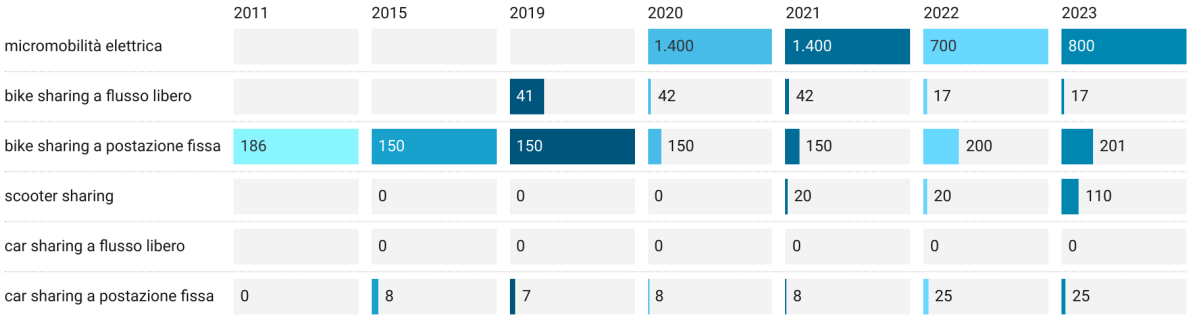


Grafico: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile - KC-CCC • Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

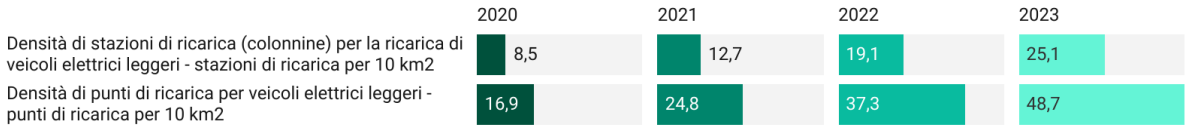
Nel 2023 la micromobilità elettrica conta 800 mezzi, rispetto ai 700 del 2022 e ai 1.400 del 2020–2021. Crescono gli scooter condivisi (da 20 a 110); la classificazione del car sharing differisce da quella precisata nell'intervista a Berlanda.

Veicoli condivisi – grafico originale

Densità veicoli condivisi – grafico originale

BERGAMO - Infrastruttura di ricarica per auto elettriche

Infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici presenti e funzionanti sul territorio comunale con libero accesso al pubblico (a pagamento, a titolo gratuito e del servizio di car sharing).



(b) Una colonnina è un'infrastruttura che può ospitare uno o più punti di ricarica, in grado di ricaricare quindi anche più di un veicolo contemporaneamente (c) Un punto di ricarica è un'interfaccia in grado di caricare un veicolo elettrico alla volta.

Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

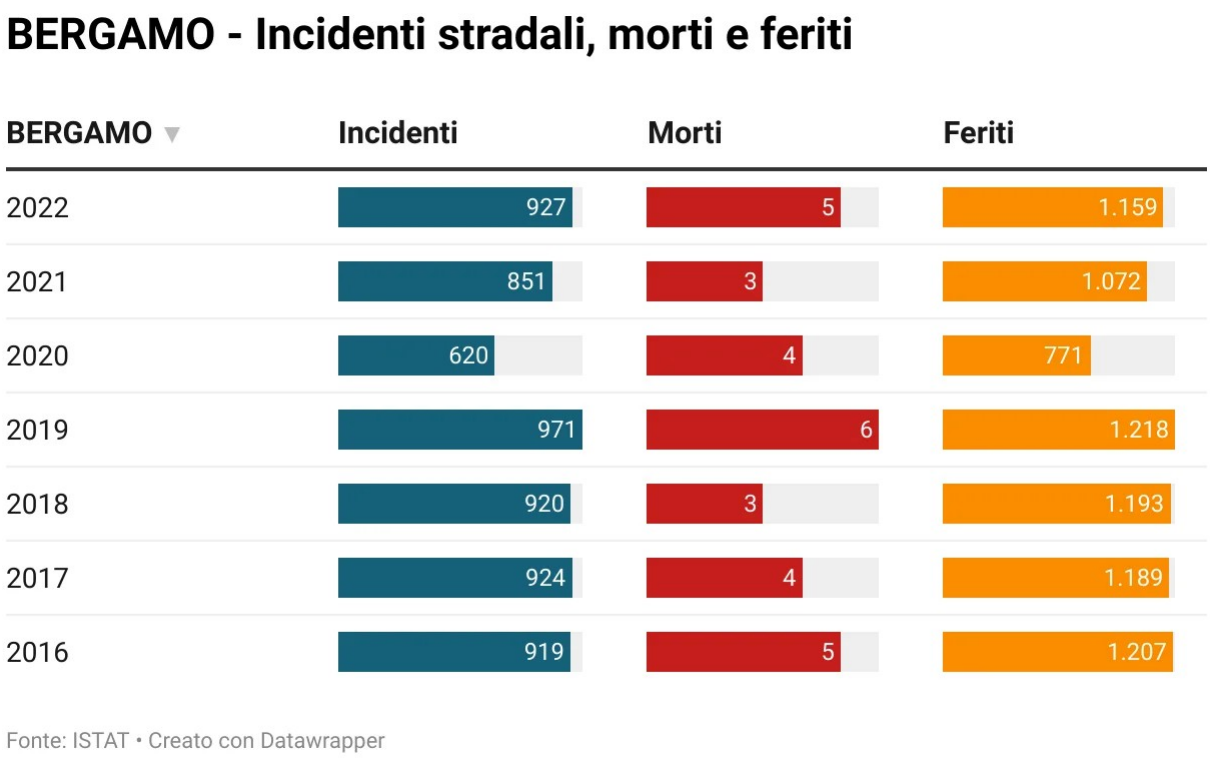
Dal 2020 al 2023 le stazioni accessibili al pubblico passano da 8,5 a 25,1 ogni 10 km², e i punti di ricarica da 16,9 a 48,7. La dotazione è quasi triplicata.

Infrastruttura di ricarica – grafico originale

Pagina Bergamo dell'Osservatorio

15. Sicurezza stradale

Le 177.239 violazioni del Codice della strada rilevate nel bilancio 2025 non misurano l'incidentalità. Per valutare gli effetti delle zone 30 è necessario seguire incidenti, morti e feriti nel comune, usando intervalli temporali omogenei e distinguendo le categorie di utenti.



Fonte: ISTAT, grafico Datawrapper dell'Osservatorio.

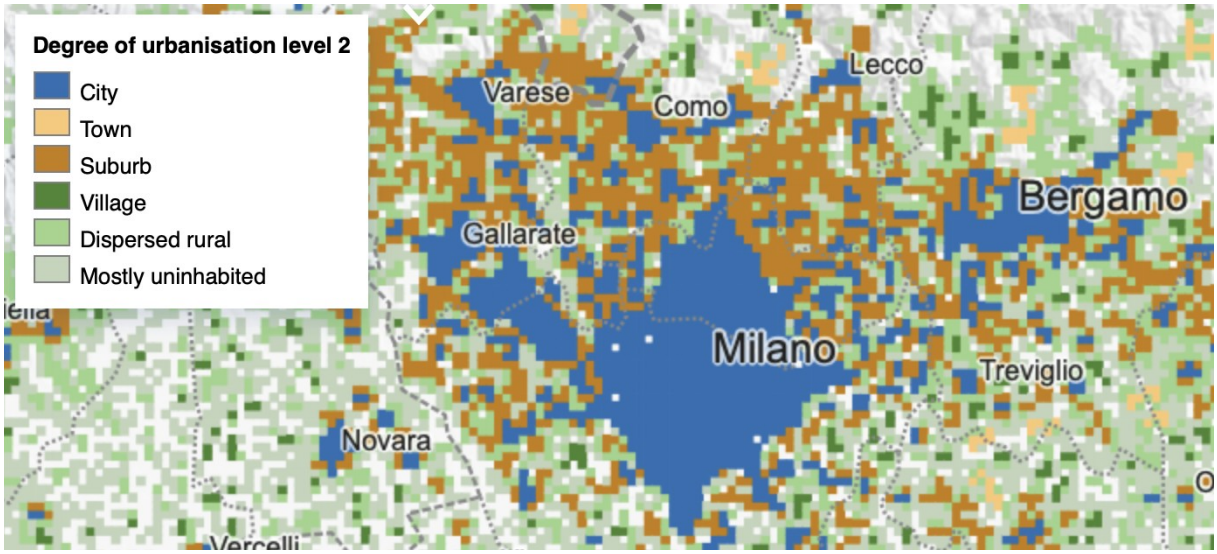
Nel 2022 si registrano 927 incidenti, 5 morti e 1.159 feriti. Dopo il calo del 2020 (620 incidenti), legato al periodo delle restrizioni pandemiche, gli incidenti tornano vicini ai livelli del 2019 (971). La serie si arresta al 2022 e non consente quindi di valutare gli effetti delle più recenti Zone 30. La variabilità annuale dei decessi suggerisce di esaminare periodi pluriennali.

Incidenti, morti e feriti – grafico originale| Versione interattiva

Pagina Bergamo dell'Osservatorio

16. Inquinamento e salute

Le stime di mortalità attribuibile all'esposizione a PM2,5 e NO_2 descrivono un carico sanitario stimato, non una conta di decessi individualmente certificati come causati dall'inquinamento. Le tavole vanno lette con le rispettive annualità e metodologie; non è corretto sommare automaticamente le stime per inquinanti diversi.



La mappa distingue centri urbani, città, sobborghi e aree rurali. Il territorio considerato nelle stime sanitarie non coincide con il solo comune capoluogo.

Tavola Bergamo–Milano

Impatto sulla salute espresso in morti attribuibili per l'esposizione al PM2,5 nell'area urbana di BERGAMO 2005-2022

Anno	Suburbs - popolazione interessata	Suburbs - morti attribuibili	Suburbs - morti attribuibili per 100mila abitanti	Town - popolazione interessata	Town - morti attribuibili	Town - morti attribuibili per 100mila abitanti	Urban Centres - popolazione interessata	Urban Centres - morti attribuibili	Urban Centres - morti attribuibili per 100mila abitanti
2022	177.010	341	193	110.973	211	190	230.499	441	191
2021	176.969	290	163	110.947	180	162	230.447	360	156
2020	177.875	337	189	111.515	208	186	231.626	426	184
2019	177.771	271	152	111.449	167	150	231.489	337	145
2015	178.802	374	209	112.096	232	207	232.832	475	204
2010	171.981	317	184	107.820	197	183	223.950	406	181
2005	164.787	416	252	103.309	258	249	214.581	563	262

Urban Centres (centri urbani): queste sono aree densamente popolate in cui almeno il 50% della popolazione vive in uno o più centri urbani

Town e Suburbs (Città e sobborghi): queste sono aree a densità intermedia in cui meno del 50% della popolazione vive in un centro urbano e almeno il 50% della popolazione vive in un cluster urbano

Tabella: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile • Fonte: Agenzia Europea Ambiente • Scaricare i dati • Creato con Datawrapper

Nei centri urbani i decessi attribuibili stimati passano da 563 nel 2005 a 441 nel 2022, con un aumento rispetto ai 360 del 2021. Nel 2022 il tasso è 191 per 100.000 abitanti. Sono stime epidemiologiche, non certificazioni individuali.

Mortalità attribuibile al PM2,5 – grafico originale

Impatto sulla salute espresso in morti attribuibili per l'esposizione al Biossido di azoto (NO2) nell'area urbana di BERGAMO 2005-2022

Anno	Suburbs - popolazione interessata	Suburbs - morti attribuibili	Suburbs - morti attribuibili per 100mila abitanti	Town - popolazione interessata	Town - morti attribuibili	Town - morti attribuibili per 100mila abitanti	Urban Centres - popolazione interessata	Urban Centres - morti attribuibili	Urban Centres - morti attribuibili per 100mila abitanti
2022	177.010	71	40	110.973	46	41	230.499	119	51
2021	176.969	69	39	110.947	43	39	230.447	112	48
2020	177.875	68	38	111.515	42	37	231.626	109	47
2019	177.771	70	39	111.449	45	40	231.489	112	48
2015	178.802	92	51	112.096	58	52	232.832	150	64
2010	171.981	90	52	107.820	58	54	223.950	129	57
2005	164.787	110	67	103.309	71	68	214.581	168	78

Urban Centres (centri urbani): queste sono aree densamente popolate in cui almeno il 50% della popolazione vive in uno o più centri urbani

Town e Suburbs (Città e sobborghi): queste sono aree a densità intermedia in cui meno del 50% della popolazione vive in un centro urbano e almeno il 50% della popolazione vive in un cluster urbano

Tabella: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile • Fonte: Agenzia Europea Ambiente • Scaricare i dati • Creato con Datawrapper

Nei centri urbani il tasso stimato scende da 78 decessi attribuibili per 100.000 abitanti nel 2005 a 51 nel 2022, ma risale rispetto al 2020 (47). Le stime per NO_2 e PM2,5 non devono essere sommate.

Mortalità attribuibile al NO_2 – grafico originale

Pagina Bergamo dell'Osservatorio

17. Emissioni e obiettivi al 2030

Le emissioni inventariate per settore e le concentrazioni delle centraline sono grandezze distinte. Il divario rispetto agli obiettivi di mobilità al 2030 offre un riferimento per monitorare il cambiamento, ma non certifica il raggiungimento degli obiettivi. Il contributo dei veicoli stradali va letto nel contesto degli altri settori emissivi.

BERGAMO - Emissioni in atmosfera (2021) % dei vari settori del trasporto stradale

Trasporto su strada	NOX (t/anno)	PM10 (t/anno)	PM2.5 (t/anno)	CO2_EQ (kt/anno)
Automobili	53,5%	61,7%	58,1%	69,4%
Veicoli leggeri < 3.5 T (merci)	19,8%	15,9%	17,5%	12,9%
Veicoli pesanti (merci) > 3.5 T e autobus	18,8%	13,6%	13,9%	11,1%
Ciclomotori (< 50 CM3)	0,3%	2,6%	3,6%	0,4%
Motocicli (> 50 CM3)	0,7%	3,0%	3,6%	2,6%

Tabella: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile Kyoto Club - Clean cities Campaign • Fonte: Arpa Lombardia • Creato con Datawrapper

Fra le categorie stradali, le automobili rappresentano il 53,5% degli NOx e il 69,4% della CO_2 equivalente. Anche i veicoli commerciali contribuiscono in misura rilevante.

Emissioni del trasporto stradale 2021 per settore – grafico originale

BERGAMO - Emissioni in atmosfera (2021) % del trasporto su strada sul totale delle emissioni

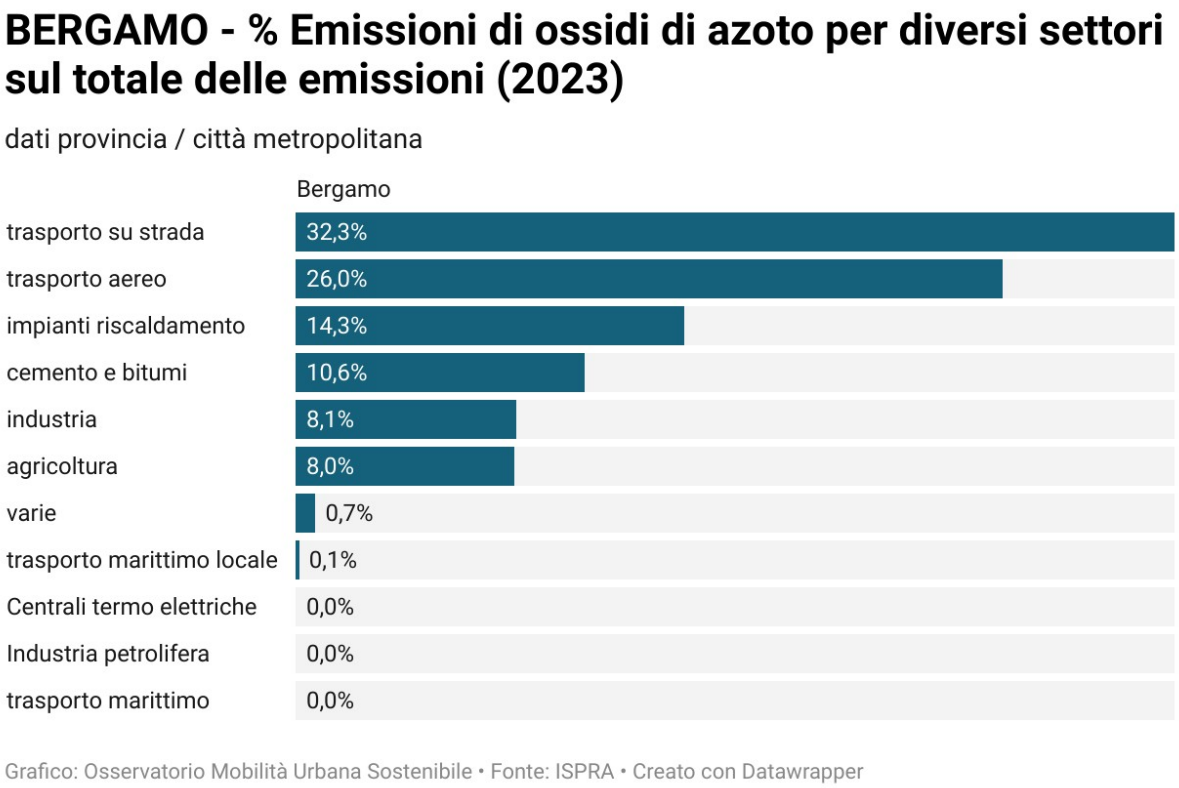
	NOX (t/anno)	PM10 (t/anno)	PM2.5 (t/anno)	CO2_EQ (kt/anno)
% Emissioni da trasporto su strada sul totale emissioni	63,4%	48,6%	40,8%	31,4%
% emissioni da combustione non industriale sul totale emissioni	16,5%	28,7%	34,9%	32,8%
% altre sorgenti emissioni sul totale emissioni	20,1%	22,7%	24,3%	35,8%

Tabella: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile Kyoto Club - Clean cities Campaign • Fonte: Arpa Lombardia • Creato con Datawrapper

Nell'inventario ARPA 2021 il trasporto stradale rappresenta il 63,4% degli NOx, il 48,6% del PM10, il 40,8% del PM2,5 e il 31,4% della CO_2 equivalente. Sono quote delle emissioni, non delle concentrazioni misurate.

Peso del trasporto stradale sulle emissioni 2021 – grafico originale

NOx stradali per tipologia 2023 – grafico originale



A scala provinciale, nel 2023 il trasporto stradale pesa per il 32,3% degli NOx e quello aereo per il 26%. Il perimetro e l’anno differiscono dalla tavola ARPA 2021: le quote non costituiscono una serie temporale omogenea.

NOx per settore 2023 – grafico originale

Pagina Bergamo dell’Osservatorio

BERGAMO - Divario 2020-2030 obiettivi di mobilità sostenibile - aggiornamenti 2020-2021-2022-2023 (normalizzato 0-100)

DIVARIO	2020	2021	2022	2023
elettricazione auto	−4	0	−2	−7
sicurezza stradale	−57	−11	−38	−8
mobilità condivisa	0	0	−43	−18
mobilità ciclabile	−47	−34	−29	−22
INDICE SINTETICO	**0**	**0**	**−29**	**−24**
motorizzazione privata	−53	−51	−51	−49
qualità dell'aria	−48	−59	−68	−53
trasporto pubblico	−78	−78	−78	−73
impatto salute	−59	−70	−84	−84

la normalizzazione è effettuata fra tutte le 18 città monitorate dall'Osservatorio

Tabella: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile KC-CCC • Fonte: Elaborazione Kyoto Club su dati ISTAT • Creato con Datawrapper

Nel 2023 l’indice sintetico normalizzato è −24 rispetto a −29 nel 2022. I maggiori divari riguardano l’impatto sanitario (−84) e il trasporto pubblico (−73). La normalizzazione è effettuata fra le 18 città: i valori non sono percentuali di raggiungimento degli obiettivi.

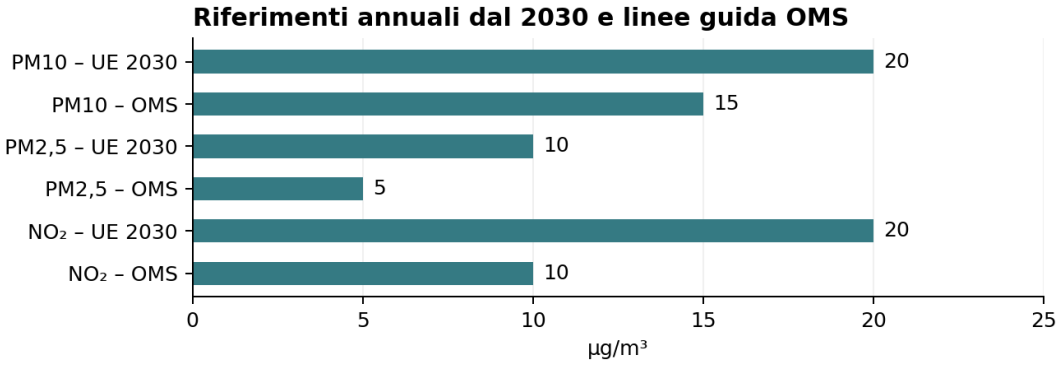
Divario normalizzato

Divario per indicatore

Indice di mobilità sostenibile

18. Cambiamo Aria: salute e qualità dell’aria

La qualità dell'aria è un capitolo necessario per valutare gli esiti ambientali delle politiche di mobilità. La scheda ISDE dedicata a Bergamo distingue la stazione Garibaldi, classificata di traffico, che misura PM10 e NO_2, e la stazione Meucci, classificata di fondo, che misura PM10, PM2,5 e NO_2. Non vanno interpretate come una media unica dell'esposizione di tutti i residenti.



Riferimenti per le medie annuali: direttiva (UE) 2024/2881 e linee guida OMS 2021. Non sono concentrazioni misurate a Bergamo.

Fonte di riferimento | Pagina Bergamo dell’Osservatorio

La scheda dell'Osservatorio dell'ottobre 2024 richiamava il posizionamento sfavorevole di Bergamo nella classifica europea sul PM2,5 basata sul periodo 2022–2023. È un dato storico riferito a un metodo europeo specifico, non un valore aggiornato al 2026 né un giudizio sulla sola componente del traffico.

Il progetto Cambiamo Aria permette di confrontare i dati delle stazioni ARPA con i limiti normativi e le linee guida OMS. Le serie parziali del 2026 non equivalgono a medie annuali definitive.

Per PM10, PM2,5 e NO_2 è utile separare medie annuali, giorni oltre soglia e trend storici. Per l'ozono, indicatore estivo e fotochimico, servono aggregazioni appropriate: non è direttamente assimilabile a una media annuale delle polveri. Infine la relazione con la mobilità deve essere argomentata insieme alle altre fonti emissive e alla meteorologia, senza attribuire automaticamente tutto l'inquinamento ai trasporti.

Fonte e approfondimento: ISDE: Bergamo e le stazioni di misura

Fonte e approfondimento: Posizionamento europeo, ottobre 2024

Cambiamo Aria — quadro interattivo

PM10 2026

PM2,5 2026

NO_2 2026

Ozono 2026

NO_2 2024

NO_2 serie 2013–2023

PM2,5 2024

PM2,5 serie storica

PM10 2024

PM10 serie storica

NO_2 Garibaldi 2025

NO_2 Meucci 2025

PM2,5 Meucci 2025

PM10 Garibaldi 2025

PM10 Meucci 2025

BERGAMO - andamento inquinanti 2013-2025

LIMITI DI RIFERIMENTO
Medie annuali
- **PM10**: normativa attuale **40** µg/m3, Direttiva UE 2881/2024 **20** µg/m3, Linee Guida OMS 2021 **15** µg/m3
- **PM2,5**: normativa attuale **25** µg/m3, Direttiva UE 2881/2024 **10** µg/m3, Linee Guida OMS 2021 **5** µg/m3
- **NO2**: normativa attuale **40** µg/m3, Direttiva UE 2881/2024 **20** µg/m3, Linee Guida OMS 2021 **10** µg/m3

Limite giornaliero
- **PM10**: normativa attuale **50** µg/m3 per non più di 35 giorni in un anno, Direttiva UE 2881/2024 **45** µg/m3 per non più di 18 giorni, Linee Guida OMS 2021 **45** µg/m3 per non più di 4 giorni

BERGAMO	Media annua PM10	n.superamenti limite giornaliero PM10	Media annua PM2,5	Media annua NO2
2025	24	22	15	25
2024	27	40	18	33
2023	26	22	20	37
2022	29	35	22	41
2021	28	39	19	38
2020	30	46	22	31
2019	27	29	20	39
2018	30	42	21	41
2017	38	70	26	50
2016	33	53	22	44
2015	38	80	26	48
2014	32	56	20	43
2013	35	69	23	48

Sono considerati i dati peggiori fra le stazioni di monitoraggio presenti nel comune, per il 2025 sono considerate solo le stazioni di traffico e di fondo.
N.B. i dati rilevati dalle stazioni di monitoraggio delle ARPA sono soggetti a vari livelli di validazione, per cui quelli definitivi (annuali) del 2025 potranno differire da quelli pubblicati quotidianamente utilizzati

Tabella: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile Kyoto Club e Clean Cities Campaign in collaborazione con ISDE Italia • Fonte: 2013-2023 dati ISTAT, 2024-2025 dati SNPA • Creato con Datawrapper

Fra 2013 e 2025 le medie annue peggiori scendono da 35 a 24 µg/m³ per PM10, da 23 a 15 per PM2,5 e da 48 a 25 per NO_2. Nel 2025 tutti e tre i valori superano i limiti annuali UE previsti dal 2030 e le linee guida OMS. I 22 superamenti giornalieri del PM10 sono riferiti alla soglia attuale; non sono direttamente confrontabili con quella futura. I dati 2025 della tavola sono soggetti a validazione.

Andamento inquinanti 2013–2025

PM10 riepilogo 2025

PM2,5 riepilogo 2025

NO_2 riepilogo 2025

Ozono riepilogo 2025

Conclusioni: misurare l’effetto della trasformazione

Bergamo dispone di una strategia ambiziosa per riorganizzare gli spostamenti a scala urbana e intercomunale. Le opere su ferro e l'E-BRT promettono di ridurre i tempi e migliorare la capacità del trasporto pubblico, mentre bici, sharing, zone 30 e spazi pedonali possono rendere più praticabile la scelta di non usare l'auto nei percorsi brevi.

La cronaca conferma la necessità di distinguere annunci, finanziamenti, lavori, collaudi e servizi effettivi. Con l’avvio dell’E-BRT il 3 agosto 2026 Bergamo è entrata in una prima fase di verifica sul campo, mentre la T2 non risultava ancora aperta ai passeggeri alla chiusura temporale del volume. I risultati si misureranno su tempi di viaggio, accessibilità, frequenza, sicurezza e capacità di ridurre il ricorso all’automobile.

I dati e gli approfondimenti sono consultabili nei collegamenti alle fonti riportati nei capitoli.

Nota finale sul perimetro temporale

Il volume si chiude al 31 ottobre 2026. Le pubblicazioni successive sono utilizzate soltanto se documentano eventi o dati relativi al periodo osservato.