



Al Comune di
Bergamo

Ufficio destinatario Servizio
mobilità e trasporti

Osservazioni al piano urbano della mobilità sostenibile
Adottato con deliberazione di Giunta Comunale n. 252-19 del 16/05/2019

I sottoscritti				
Cognome		Nome		Codice Fiscale
Cremaschi		Nicola		CRMNCL72M02A794Q
Data di nascita	Sesso (M/F)	Luogo di nascita	Cittadinanza	
02 Agosto 1972	M	Bergamo	Italiana	
Residenza				
Provincia	Comune	Indirizzo	Civico	CAP
BG	Bergamo	Via Samuele Biava	18	24123
Telefono casa	Telefono cellulare	Posta elettronica ordinaria	Posta elettronica certificata	
	3287486858	nicola.cremaschi@gmail.com		
in qualità di (questa sezione deve essere compilata se il dichiarante non è una persona fisica)				
Ruolo				
Presidente				
Denominazione/Ragione sociale				Tipologia
Circolo Legambiente Bergamo				APS
Sede legale				
Provincia	Comune	Indirizzo	Civico	CAP
Bg	Bergamo	Via Ghislanzoni	27	24122
Codice Fiscale		Partita IVA		
95008870164				
Telefono	Posta elettronica ordinaria		Posta elettronica certificata	
035 319449	info@legambientebergamo.it		legambientebg@pec.legambientebergamo.it	

Cognome		Nome		Codice Fiscale
Morganti		Paola		MRGPLA58A66A794R
Data di nascita	Sesso (M/F)	Luogo di nascita	Cittadinanza	
26 Gennaio 1958	F	Bergamo	Italiana	
Residenza				
Provincia	Comune	Indirizzo	Civico	CAP
BG	Bergamo	Via Diaz	46	24128
Telefono casa	Telefono cellulare	Posta elettronica ordinaria	Posta elettronica certificata	
	3356592861	pmorganti@proj-eco.com	paola.morganti@ingpec.eu	
in qualità di (questa sezione deve essere compilata se il dichiarante non è una persona fisica)				
Ruolo				
Presidente				
Denominazione/Ragione sociale				Tipologia
ITALIA NOSTRA ONLUS SEZ. DI BERGAMO				Onlus
Sede legale				
Provincia	Comune	Indirizzo	Civico	CAP
Bg	Bergamo	Via Ghislanzoni	27	24122
Codice Fiscale		Partita IVA		
80078410588		02121101006		
Telefono	Posta elettronica ordinaria		Posta elettronica certificata	

	bergamo@italianostra.org	italianostrabergamo@pec.net
--	--	--

Cognome		Nome		Codice Fiscale	
Porta		Giulia		PRTGLI61D58F205S	
Data di nascita	Sesso (M/F)	Luogo di nascita		Cittadinanza	
18 Aprile 1961	F	Milano		Italiana	
Residenza					
Provincia	Comune	Indirizzo		Civico	CAP
BG	Bergamo	Via Zambonate		71	24122
Telefono casa	Telefono cellulare	Posta elettronica ordinaria		Posta elettronica certificata	
	3391929863	giuliaprt@tiscali.it			
in qualità di (questa sezione deve essere compilata se il dichiarante non è una persona fisica)					
Ruolo					
Presidente					
Denominazione/Ragione sociale				Tipologia	
ASSOCIAZIONE FIAB BERGAMO - PEDALOPOLIS					
Sede legale					
Provincia	Comune	Indirizzo		Civico	CAP
Bg	Bergamo	Via Carlo Alberto		7	24126
Codice Fiscale			Partita IVA		
95165510165			03513990162		
Telefono		Posta elettronica ordinaria		Posta elettronica certificata	
		pedalopolis@gmail.com			

Cognome		Nome		Codice Fiscale	
Cattaneo		Giuseppe		CTTGPP50L30A794O	
Data di nascita	Sesso (M/F)	Luogo di nascita		Cittadinanza	
30 Luglio 1950	M	Bergamo		Italiana	
Residenza					
Provincia	Comune	Indirizzo		Civico	CAP
BG	Bergamo	Via Roccolino		30/a	24129
Telefono casa	Telefono cellulare	Posta elettronica ordinaria		Posta elettronica certificata	
035 225440	3382029898	beppe50.cattaneo@gmail.com			
in qualità di (questa sezione deve essere compilata se il dichiarante non è una persona fisica)					
Ruolo					
Presidente					
Denominazione/Ragione sociale				Tipologia	
ASSOCIAZIONE PER CITTA' ALTA E I COLLI DI BERGAMO					
Sede legale					
Provincia	Comune	Indirizzo		Civico	CAP
Bg	Bergamo	Scaletta Colle Aperto		38	24129
Codice Fiscale			Partita IVA		
0000095195750161			0000095195750161		
Telefono		Posta elettronica ordinaria		Posta elettronica certificata	
338 2029898		Beppe50.cattaneo@gmail.com			

Cognome		Nome		Codice Fiscale	
Pozzi		Giliola		PZZGLL46T50A794M	
Data di nascita	Sesso (M/F)	Luogo di nascita		Cittadinanza	
10 Dicembre 1946	F	Bergamo		Italiana	
Residenza					
Provincia	Comune	Indirizzo		Civico	CAP
BG	Bergamo	Via Isabello		13	24125
Telefono casa	Telefono cellulare	Posta elettronica ordinaria		Posta elettronica certificata	

035310253	3984240106		franco.ravasio@ingpec.eu	
in qualità di (questa sezione deve essere compilata se il dichiarante non è una persona fisica)				
Ruolo				
Presidente				
Denominazione/Ragione sociale			Tipologia	
GRUPPO DI VOLONTARIATO COMITATO QUARTIERE BOCCALEONE				
Sede legale				
Provincia	Comune	Indirizzo	Civico	CAP
Bg	Bergamo	Via Isabello	13	24125
Codice Fiscale		Partita IVA		
Telefono		Posta elettronica ordinaria	Posta elettronica certificata	
		cdqboccaleone@gmail.com	franco.ravasio@ingpec.eu	

Cognome		Nome	Codice Fiscale	
Bugliari		Massimo	BGLMSM64E24A794Q	
Data di nascita	Sesso (M/F)	Luogo di nascita	Cittadinanza	
24 Maggio 1964	M	Bergamo	Italiana	
Residenza				
Provincia	Comune	Indirizzo	Civico	CAP
BG	Bergamo	Via per Curnasco	13	24127
Telefono casa	Telefono cellulare	Posta elettronica ordinaria	Posta elettronica certificata	
035403208	3332745744	bugliarimassimo@tiscali.it		

DICHIARANO

<input checked="" type="checkbox"/>	di essere consapevoli che quanto scritto nel presente documento e negli eventuali allegati, ad esclusione dei dati personali, potrà essere pubblicato nella versione finale del documento del PUMS e nei suoi allegati
<input checked="" type="checkbox"/>	di aver preso visione dell'informativa relativa al trattamento dei dati personali pubblicata sul sito internet dell'Amministrazione destinataria, titolare del trattamento delle informazioni trasmesse all'atto della presentazione dell'istanza.

Si allegano:

- **152 osservazioni al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile**
- **Carte d'identità sottoscrittori**

Bergamo, 09/02/2020

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 1	
Documento/Capitolo	Pagina
<i>Introduzione</i>	<i>6</i>

Motivazione
 Lo scenario di riferimento viene considerato invariante, nonostante alcune scelte siano contraddittorie a livello di sostenibilità, non sono finanziate completamente, si possano ipotizzare alternative con un rapporto costi benefici più equilibrato e con tempi di realizzazione più adeguati

Testo da eliminare
 Al 3° punto riga 8 ELIMINARE "composto da interventi che sono considerati invariati e"

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 2	
Documento/Capitolo	Pagina
<i>Introduzione</i>	<i>7</i>

Motivazione
 I dati più significativi della matrice origine destinazione del punto sulla domanda di mobilità, sono prevalentemente basati su stime e non sono sufficienti a proiettare obiettivi e traguardi da monitorare

Testo da inserire
 Alla 26 riga al termine del punto Domanda di mobilità AGGIUNGERE Allo scopo di approfondire la domanda, si ritiene essenziale effettuare un ulteriore studio specifico di approfondimento

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 3	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 2-1 Domanda di mobilità: Punti di debolezza e di forza	<i>8</i>

Motivazione
 I dati più significativi della matrice origine destinazione del punto sulla domanda di mobilità, sono prevalentemente basati su stime e non sono sufficienti a proiettare obiettivi e traguardi da monitorare
 La percentuale stimata degli spostamenti interni pedonali e ciclopedonali sembra molto elevata in rapporto ad altri studi di settore

Testo da inserire
 Nella colonna delle opportunità dopo la 3^ riga AGGIUNGERE "Allo scopo di verificare meglio lo stato di fatto, si ritiene essenziale effettuare un ulteriore studio specifico su questa modalità di spostamento"

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 4	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 2-2 Offerta di trasporto - Rete viaria: Punti di debolezza e di forza	<i>9</i>

Motivazione
 Il superamento di due dei tre passaggi a livello viene dato per scontato nonostante contiene notevoli problemi di fattibilità e rischiano di non diventare un punto di forza

Testo da aggiungere
 Alla 10 riga dopo superamento AGGIUNGERE fra parentesi (se sarà possibile realizzare adeguati sottopassi)

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 5	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 2-4 Offerta di trasporto - Trasporto collettivo: Punti di debolezza e di forza	10

Motivazione
La bassa velocità commerciale non comporta nessuna scelta di breve periodo per l'espansione delle corsie preferenziali, anche se in realtà qualcosa è stato aggiunto con la linea C. L'assenza del collegamento ferroviario con l'aeroporto non è un punto di debolezza

Testo da eliminare
tutto il 5° punto - Assente un collegamento ferroviario con l'aeroporto di Orio al Serio, seppur in fase di progettazione

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 6	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 2-5 Offerta di trasporto - Sosta e parcheggi: Punti di debolezza e di forza	11

Motivazione
La sosta regolamentata delle aree semicentrali in particolare per la domanda di sosta dei residenti è un punto critico, è da completare da tempo e nonostante tale affermazione viene ulteriormente rinviata. Il parcheggio di Via Fara viene visto come punto di forza nonostante l'offerta su strada e in struttura nelle aree centrali sia adeguata (vedi studio per variante PN10)

Testo da eliminare
Eliminare dai punti di forza il riferimento al Parcheggio della Fara

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 7	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 2-5 Offerta di trasporto - Sosta e parcheggi: Punti di debolezza e di forza	13

Motivazione
L'approccio partecipativo è una cosa molto diversa da quanto è stato realizzato nel frettoloso percorso finora realizzato

Testo da inserire
Al punto 5 riga 21 AGGIUNGERE alla fine nelle fasi attuative tale approccio verrà ulteriormente reso sistematico

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 8	
Documento/Capitolo	Pagina
Obiettivi	15

Motivazione
La realizzazione di nuove infrastrutture e di nuovi parcheggi previsti, aumenterà notevolmente lo spreco di suolo e delle aree urbanizzate

Testo da modificare
Nella tabella a pag. 15 in fondo SOSTITUIRE contenere con azzerare

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 9	
Documento/Capitolo	Pagina
Obiettivi	16

Motivazione
Non si capisce come l'aeroporto offra opportunità per l'efficienza del traffico commerciale e la logistica della distribuzione urbana delle merci

Testo da eliminare
a pag. 16 nella tabella Sostenibilità Socioeconomica alla fine del 4 punto ELIMINARE anche in relazione alle opportunità offerte dall'aeroporto di Orio al Serio

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 10	
Documento/Capitolo	Pagina
Strategie del PUMS 2030	17

Motivazione
(1)Per la dimensione territoriale si cita la città e il suo intorno, i comuni di area urbana, le relazioni tra Bergamo e i comuni contermini, si fanno piani e progetti che li interessano direttamente, ma non si conosce a che livello siano finora stati coinvolti negli incontri preparatori

Testo da aggiungere
Alla fine del punto (1) AGGIUNGERE Verranno richiesti incontri con l'insieme e bilaterali con i Comuni contermini per condividere le stesse strategie

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 11	
Documento/Capitolo	Pagina
Strategie del PUMS 2030	18

Motivazione
Riteniamo che la realizzazione di una città accessibile a tutti si realizzi a partire dal punto di vista dei soggetti più deboli generando così risorse inclusive

Testo da aggiungere
alla 3a riga dopo città accessibile a tutti AGGIUNGERE a partire dal punto di vista dei soggetti più deboli

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 12	
Documento/Capitolo	Pagina
Strategie del PUMS 2030	18

Motivazione
Riteniamo che sia difficile considerare l'hub merci dell'aeroporto di Orio al Serio uno degli elementi su cui puntare per lo sviluppo degli hub merci necessari in città

Testo da eliminare
riga 21 ELIMINARE ruolo hub merci dell'aeroporto di Orio al Serio

Testo da inserire
alla 19 riga dopo (Città Alta, Centro Storico) AGGIUNGERE nonché individuare gli ambiti e i centri logistici in tempi brevi

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 13	
Documento/Capitolo	Pagina
Strategie del PUMS 2030	18

Motivazione
La sosta regolamentata delle aree semicentrali in particolare per la domanda di sosta dei residenti è un punto critico, è da completare in tempi rapidi.

Testo da inserire
Alla fine del punto 10 AGGIUNGERE e pertanto verranno rimodulate ed ulteriormente estese le zone tariffate anche nel breve periodo

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 14	
Documento/Capitolo	Pagina
Criteri costruzione scenari	19

Motivazione
Gli interventi realizzabili concretamente sono quelli che vanno dalla data di approvazione del Piano alla scadenza del mandato amministrativo

Testo da modificare
alla riga 10 SOSTITUIRE dai 3 ai 5 anni con dai 2 ai 4 anni

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 15	
Documento/Capitolo	Pagina
Quadro evolutivo e programmatico	19

Motivazione
Il nuovo PGT e in particolare Porta Sud muteranno significativamente la città

Testo da inserire
Alla fine del 3° punto AGGIUNGERE Si ribadisce la necessità di un raccordo coerente con il PUMS degli indirizzi del nuovo PGT e di tutte le trasformazioni in corso di definizione

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 16	
Documento/Capitolo	Pagina
Le risultanze del percorso di partecipazione	20

Motivazione
Le diverse fasi sono state eccessivamente affrettate a causa dell'urgenza di adottare del piano in modo di concorrere ad ottenere finanziamenti per la T2. Di conseguenza riteniamo necessario che si individuino spazi di partecipazione che permettano di migliorare l'impianto del PUMS

Testo da eliminare:
Il coinvolgimento degli attori (cittadini, associazioni, rappresentanti/portatori di interesse) è avvenuto in più fasi:

Testo da inserire
Il coinvolgimento degli attori (cittadini, associazioni, rappresentanti/portatori di interesse) verrà ulteriormente perseguito nelle prossime fasi e soprattutto in quelle attuative, a partire dai punti emersi nei focus group e da quanto verrà rilevato nella fase delle osservazioni pubbliche.
Al momento le fasi di partecipazione sono state:

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 17	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 4-3 Principali evidenze dei focus group	22

Motivazione
 Molte delle principali evidenze emerse e sintetizzate non sono diventate oggetto di punti del PUMS

Testo da inserire
 AGGIUNGERE dopo la tabella l'approccio partecipativo verrà ulteriormente perseguito nelle prossime fasi e soprattutto in quelle attuative, a partire dai punti emersi nei focus group e non tenuti in considerazione

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 18	
Documento/Capitolo	Pagina
La composizione degli scenari alternativi di piano	23

Motivazione
 Lo scenario di riferimento viene considerato invariante, nonostante alcune scelte siano contraddittorie a livello di sostenibilità, non sono finanziate completamente, si possano ipotizzare alternative con un rapporto costi benefici più equilibrato e con tempi di realizzazione più adeguati

Testo da eliminare
 Al primo punto riga 8 ELIMINARE sono invariante, e

Testo da inserire
 Alla 5 riga, dopo che, AGGIUNGERE anche se non tutti (prima di) godono delle necessarie risorse finanziarie

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 19	
Documento/Capitolo	Pagina
La dimensione temporale del piano	23

Motivazione
 Le variabili sulla realizzazione risentono della discrezionalità politica quando si deve tenere conto dell'accettabilità dei vari portatori di interessi, dei processi decisionali, delle risorse a copertura, della qualità della progettazione

Testo da inserire
 Al termine del punto 4.4 AGGIUNGERE La gestione del piano, il percorso dopo l'approvazione, le modifiche, le priorità, gli investimenti, lo stato di realizzazione, gli aspetti progettuali, ecc. verranno resi trasparenti

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 20	
Documento/Capitolo	Pagina
5.2 Interventi dello scenario di riferimento – rete stradale	26

Motivazione
 Risulta necessario un intervento con una visione ampia dell'insieme, che tenga in considerazione l'impatto che il raddoppio della linea ferroviaria Ponte San Pietro – Montello potrà avere su una zona molto vasta della città, non limitando la visione ad un'area circoscritta di quartiere. L'intervento del raddoppio ferroviario deve avvenire contemporaneamente ad altri interventi che mirino ad ottimizzare ed efficientare la viabilità della zona interessata, e che coinvolgano sia la rete ferroviaria sia la rete viaria. E' di fondamentale importanza portare a compimento la costruzione del sottopasso parallelamente al raddoppio della linea ferroviaria, così da eliminare rischi di ingorghi all'intersezione fra via Moroni, via Dei Caniana e via San Tomaso, che si ripercuoterebbero inevitabilmente su Largo Tironi, via San Bernardino e vie adiacenti. Più in generale, la viabilità dell'intera area sud di Bergamo deve essere monitorata, al fine di trovare la soluzione ottimale per il traffico veicolare, considerando che sia via San Bernardino sia via Moroni sono strade di forte penetrazione verso la città, soggette fin da ora ad un notevole traffico veicolare.

Testo da eliminare
° la chiusura del passaggio a livello di via Moroni

Testo da inserire
SI RICHIEDE DI INTEGRARE: ° la chiusura del passaggio a livello di via Moroni e la contestuale realizzazione di un sottopassaggio veicolare, a garantire la fluidità del flusso di traffico di importanti vie di penetrazione a sud di Bergamo

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 21	
Documento/Capitolo	Pagina
Interventi dello Scenario di Riferimento (SR)	26

Motivazione
Lo scenario di riferimento viene considerato invariante, nonostante alcune scelte siano contraddittorie a livello di sostenibilità, non sono finanziate completamente, devono ancora essere verificate sulla fattibilità, si possano ipotizzare alternative con un rapporto costi benefici più equilibrato e con tempi di realizzazione più adeguati (esempi: Valutazioni su sottopasso al passaggio a livello di Via Moroni prima del raddoppio, servizi di tipo passante del nodo ferroviario di Bergamo che preveda la possibilità dell'utilizzo dei binari anche per il tram, messa in esercizio reale del parcheggio di Via Fara, priorità interventi ciclopeditoni rispetto a quanto elencato, approfondimento localizzativo alla scala adeguata, ecc)

Testo da eliminare
Ogni frase che faccia riferimento al termine invariante

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 22	
Documento/Capitolo	Pagina
6.1 Rete stradale e sua regolamentazione	31

Motivazione
Dal punto di vista della viabilità risulta necessario un monitoraggio costante di via Moroni, (oggi SP525) studiando attentamente l'impatto che una nuova viabilità, dovuta al futuro sottopasso di via Moroni, porterà alla zona. Le massicce edificazioni ai margini avvenute negli ultimi anni e la pista ciclabile in fase di realizzazione portano ad identificare questa strada come una strada cittadina e di conseguenza sarebbero auspicabili tutti gli elementi di dissuasione della velocità capaci di aumentare la sicurezza dell'utenza stradale. Questa operazione può raggiungere il suo massimo potenziale con una più generale riprogrammazione delle vie di accesso alla città che miri a bilanciare il traffico nel modo più adeguato.

Testo da inserire
Diminuire la velocità in modo costante delle principali vie d'accesso a sud della città con adeguati mezzi di dissuasione per ridurre la congestione veicolare della rete viaria principale

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 23	
Documento/Capitolo	Pagina
6.1 RETE STRADALE - incidentalità, soggetti deboli	31

Motivazione
Le rotonde automobilistiche in ambito urbano (ad. es. Largo Tironi, la recente realizzata alla Malpensata, la proposta in testa a via Autostrada) privilegiano le necessità della circolazione automobilistica (con qualche beneficio ambientale per la città) ma rendono sensibilmente più complicata la circolazione pedonale e la circolazione ciclistica, penalizzando i soggetti deboli (anziani e bambini in particolare). Segnano inoltre una cintura di netta separazione tra quartieri centrali e periferie urbane (i casi citati per la periferia sud), limitandone le connessioni pedonali e ciclabili.

Testo da inserire
PROPOSTA DI INTEGRAZIONE DEL DOCUMENTO. Si propone di introdurre una frase a pag. 31, dopo il capoverso che recita "Sul fronte della protezione dell'ambiente ... di quelli più inquinanti." Si aggiunge un capoverso che recita: "Una particolare attenzione, anche sotto forma di monitoraggio degli incidenti, andrà posta sulle rotonde in ambito urbano, per verificare che tale scelta progettuale - che porta benefici in termini di scorrevolezza dei flussi e conseguenti miglioramenti

ambientali - non trascuri le esigenze della circolazione pedonale e ciclabile specie per i soggetti più giovani e più anziani, non più indirizzati e tutelati dai cicli semaforici."

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 24	
Documento/Capitolo	Pagina
Scenario di Piano (SP)	31

Motivazione

Non deve solo sommarsi agli interventi già inseriti nello scenario di Riferimento che non deve essere invariante, ma può anche sostituire e integrare

Testo da modificare

Alla 4 riga dopo (SP) ELIMINARE si somma e SOSTITUIRE con non sostituisce ma integra

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 25	
Documento/Capitolo	Pagina
Intervento V01	32

Motivazione

IL progetto di collegamento comporta un consumo di suolo che è giustificato dalla necessità di liberare dal traffico di attraversamento il quartiere di Campagnola, in particolare in direzione aeroporto, ma anche di agevolare l'ingresso in città. Verrebbe così a realizzarsi un collegamento rapido tra l'aeroporto, la tangenziale sud e porta sud. In questa stessa zona è prevista la tratta ferroviaria, che con una lunga S collegherebbe stazione ed aeroporto. Sembra evidente che prevedendo un percorso riservato ai bus sulla direttrice Porta Sud Aeroporto, si può realizzare un collegamento più veloce rispetto al treno, flessibile nella gestione, risparmiando un'ampia superficie di suolo a verde, e duecento milioni di euro, destinabili ad opere ben più importanti e non devastanti. Perlomeno, essendo la bretella realizzabile in tempi molto più rapidi del tratto di ferrovia, si potrebbe sperimentare il collegamento rapido con bus elettrico, e verificare l'utilità/necessità della linea ferroviaria, sulla quale non esiste un serio studio di utilità.

Testo da eliminare

il nuovo collegamento, da prevedersi a singola corsia per senso di marcia e senza interferenze/intersezioni con la viabilità locale, da un lato consente di allontanare il traffico di attraversamento dal quartiere Campagnola e dall'altro permette di sgravare da una quota di traffico il Rondò dell'Autostrada, già oggetto di un potenziamento incluso nello scenario di riferimento;

Testo da inserire

il nuovo collegamento, da prevedersi a singola corsia per senso di marcia e senza interferenze/intersezioni con la viabilità locale, e con corsia preferenziale per il passaggio di una linea di bus elettrici che consentano di collegare Orio Center, l'aeroporto e la stazione dei treni, da un lato consente di allontanare il traffico di attraversamento dal quartiere Campagnola e dall'altro permette di sgravare da una quota di traffico il Rondò dell'Autostrada, già oggetto di un potenziamento incluso nello scenario di riferimento;

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 26	
Documento/Capitolo	Pagina
Intervento V01	32

Motivazione

Per il collegamento V01 si prevede la connessione sull'asse interurbano in coincidenza con l'intersezione con via Europa. Le caratteristiche di questa via, principalmente a servizio delle strutture scolastiche e sanitarie che vi si affacciano, la rendono poco idonea all'ipotesi di collegamento in uscita/entrata per l'aeroporto o l'asse interurbano, essendo prevedibile una forte intensità di traffico con seri pericoli per la popolazione studentesca. Sarebbe più logico pensare a un collegamento diretto in sede propria con via Gavazzeni e la nuova strada parallela prevista a Porta sud.

Testo da eliminare

il prolungamento della SP 594 bis (superstrada per l'aeroporto di Orio al Serio) tra l'asse interurbano e la circonvallazione Mugazzone, con la realizzazione di un nuovo nodo di adeguata capacità (verosimilmente una rotatoria) nei pressi dell'esistente intersezione della circonvallazione con viale Europa (intervento V01);

Testo da inserire

il prolungamento della SP 594 bis (superstrada per l'aeroporto di Orio al Serio) tra l'asse interurbano e la circonvallazione Mugazzone, con la realizzazione di un nuovo nodo di adeguata capacità (verosimilmente una rotatoria) e prolungamento fino alla nuova strada parallela alla via Gavazzeni (intervento V01);

Osservazione 27

Documento/Capitolo

Rete stradale e sua regolamentazione

Pagina

32

Motivazione

Le delimitazioni e individuazioni di aree pedonali, ZTL, LEZ e moderazione del traffico sono termini generici

Richiesta di integrazione

Si richiede di introdurre degli esempi concreti per ogni punto

Osservazione 28

Documento/Capitolo

Interventi rete viaria

Pagina

32 e 33

Motivazione

Per dare soluzione all'annoso problema del rondò imperfetto di Grumello oltre alle varie rampe, si rischia di addensare nelle aree verdi agricole circostanti, sia un nuovo parcheggio di interscambio, sia una nuova penetrante del traffico indotto dal potenziamento della Treviglio Bergamo

Richiesta di integrazione

Si richiede che venga presentata una cartografia di dettaglio che contempili la somma di tutti gli interventi afferenti a quest'area

Osservazione 29

Documento/Capitolo

Interventi rete viaria

Pagina

33

Motivazione

Nuova strada di penetrazione da Pedrengo con innesto al rondò delle Valli

Testo da eliminare

ELIMINARE tutto il punto

Osservazione 30

Documento/Capitolo

Rete stradale -Interventi inclusi nello Scenario di Piano -

Pagina

33

Motivazione

Considerando che il quartiere di San Tomaso de' Calvi e l'area intorno alla via San Bernardino sono fra le più densamente abitate della nostra provincia, che il carico viabilistico sulla via San Bernardino è fra i più elevati della città e spesso il traffico diviene congestionato o addirittura bloccato anche solo per eventi di piccola entità, risulta necessario intervenire sui progetti urbanistici e residenziali in corso. E' necessario apportare le dovute soluzioni viabilistiche che ne migliorino accessibilità e fluidità alla luce dei nuovi insediamenti in programma, in particolar modo per la zona denominata ex Gres. Realizzare ad Ovest della via San Bernardino, tra la Circonvallazione Pompiniiano, il Palaghiaccio Ice Lab Bergamo e la

strada via Ravizza delle nuove vie di comunicazione che mettano in collegamento diretto l'area in trasformazione e la Circonvallazione sia per quanto riguarda l'accesso in entrata sia per quanto riguarda l'uscita.

Testo da inserire

° la realizzazione di un nuovo itinerario stradale da realizzarsi in parte su aree dismesse, che metta in comunicazione i nuovi futuri insediamenti del PII Parco Ovest e PII Ex Gres con l'asse viario della Circonvallazione Pompiniano, in entrata e in uscita.

Osservazione 31

Documento/Capitolo

Pagina

Tabella 6-1: Scenario PUMS - rete stradale

34

Motivazione

Difficoltà a dare un assenso o dissenso a ogni singola opera prevista senza dettagli progettuali (giacitura, dimensione, larghezza, sovrappassi o sottopassi, a raso, interrate, in rilevato, ecc.) a cui si rimanda, di certo ci sarà un aumento del consumo di suolo e di rilevanti aree e spazi residuali "reliquati"

Richiesta di integrazione

Richiesta di un approfondimento cartografico in formato adeguato e quantificazione dei Mq di suolo che verranno consumati

Osservazione 32

Documento/Capitolo

Pagina

Tabella 6-1: Scenario PUMS - rete stradale

34

Motivazione

VD Verifica della reale fattibilità, in quanto progetti precedenti sono sempre stati accantonati per la presenza delle due rogge sottostanti e per la lunghezza delle rampe per le pendenze necessarie

Testo da modificare

Nella colonna PERIODO mettere solo M ed eventualmente se fattibile, fare solo sottopasso in uscita dal centro più ciclopedonale

Osservazione 33

Documento/Capitolo

Pagina

Tabella 6-1: Scenario PUMS - rete stradale

34

Motivazione

VE Verifica della fattibilità, dopo che FFSS ha richiesto che in quel tratti ci siano 4 binari di cui 2 specifici per la linea dedicata all'aeroporto

Testo da modificare

Nella colonna PERIODO mettere solo M

Osservazione 34

Documento/Capitolo

Pagina

Tabella 6-1: Scenario PUMS - rete stradale

34

Motivazione

V09 rischio di aumento dell'effetto spaghetata su più livelli sul rondò delle Valli, già oggetto di ulteriori previsioni di innesti rispetto alla situazione attuale (da Via Codussi e sovrappasso da Valle Seriana)

Testo da eliminare

ELIMINARE tutto il punto

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 35	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-1: Scenario PUMS - rete stradale	34

Motivazione
VF parte della riqualificazione è appena terminata con modifiche in corso d'opera (cordolo messo e tolto per corsia preferenziale) e arredo urbano da terminare, difficoltà compresenza carico e scarico e ciclabilità

Testo da inserire
Togliere corsia auto da Via Paglia verso Porta Nuova e lasciare totalmente al TPL (salvo residenti)

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 36	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-1: Scenario PUMS - rete stradale	34

Motivazione
V16 dare unitarietà di modalità di intervento come per VF

Testo da modificare
separare PERIODO, Zambonate nel B e Camozzi nel M

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 37	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-1: Scenario PUMS - rete stradale	34

Motivazione
V17 l'incrocio San Giorgio, Simoncini, Autostrada, visto i numerosi incidenti, va reso più sicuro

Testo da modificare
Incrocio da sistemare in PERIODO B, In Via San Giorgio inserire ciclopedonale (verso Università Caniana) per continuità da Via Maj e Via Paleocapa

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 38	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-1: Scenario PUMS - rete stradale	34

Motivazione
V18 la via Bonomelli a tre corsie è un'autostrada in pieno centro, i marciapiedi sul viale alberato sono stretti, in Via Bono vi è una strozzatura con marciapiedi larghezza non a norma

Proposta di modifica
convertire una corsia di Bonomelli in preferenziale per mezzi pubblici e bici, abbattere le aree degradate in via Bono in anticipo sullo sviluppo di porta sud per risolvere la strozzatura

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 39	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-1: Scenario PUMS - rete stradale	35

Motivazione
V25 a lavori terminati si è fatto 30 ma si poteva fare 31, manca la soluzione ai due innesti in sicurezza delle due

ciclopeditoni che arrivano in zona e si interrompono (da tram bike e da Gasparino da Barzizza)

Proposta di modifica
Realizzare innesti mancanti alla ciclopeditonale di Via Berlese (allargamento adeguato tramite marciapiedi) in tempi B

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 40	
Documento/Capitolo	Pagina
Capitolo 6	37

Motivazione
La convenzione stipulata tra Comune di Bergamo e Bergamo Parcheggi prevede il solo accesso al nuovo Parcheggio di via Fara solo da Porta Sant'Agostino.

Testo da eliminare
saranno esclusi dalla limitazione i veicoli diretti al nuovo parcheggio di via Fara, solo nel caso in cui lo stesso abbia disponibilit  di posti;

Testo da inserire
saranno esclusi dalla limitazione i veicoli diretti al nuovo parcheggio di via Fara esclusivamente con accesso da Porta Sant'Agostino, solo nel caso in cui lo stesso abbia disponibilit  di posti;

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 41	
Documento/Capitolo	Pagina
Capitolo 6 - Introduzione ZTL Porta San Lorenzo	37

Motivazione
Flussi di traffico di attraversamento improprio della Citt  Alta, per evitare gli assi principali congestionati nelle ore di punta, non riguardano solo il tragitto da Porta San Lorenzo a Porta Sant'Agostino ma anche il tragitto di via Torni e via Sudorno, il tragitto da e per via Borgo Canale, oltre che tra via S. Alessandro e via Tre Armi. Questi percorsi sono peraltro, e per la quasi totalit , privi di marciapiedi o con soli tratti di marciapiede a livello stradale, con scarsa o nulla sicurezza per gli spostamenti pedonali.

Testo da eliminare
l'introduzione di una ZTL presso la Porta San Lorenzo, attiva nelle ore di punta dei giorni feriali cos  da limitare gli episodi di attraversamento della Citt  Alta da parte del traffico veicolare e consentire di mettere in sicurezza, grazie alla diminuzione dei flussi di traffico, gli spostamenti pedonali lungo via Giovanni Maironi da Ponte, priva di marciapiedi (intervento R03)

Testo da inserire
l'introduzione di una ZTL h24 presso la Porta San Lorenzo, cos  da limitare gli episodi di attraversamento della Citt  Alta da parte del traffico veicolare e consentire di mettere in sicurezza, grazie alla diminuzione dei flussi di traffico, gli spostamenti pedonali lungo via Giovanni Maironi da Ponte, priva di marciapiedi (intervento R03);

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 42	
Documento/Capitolo	Pagina
Capitolo 6 - R05	37

Motivazione
Per gli stessi motivi per cui si intende attivare la ZTL di Porta San Lorenzo andrebbe introdotta Ztl anche in Borgo Canale e Colli

Testo da inserire
PROPOSTA DI AGGIUNTA • l'introduzione di una ZTL h24 presso Borgo Canale e sui Colli via Sant'Alessandro e via Tre Armi, cos  da limitare gli episodi di attraversamento della Citt  Alta da parte del traffico veicolare (intervento R03 bis);

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 43	
Documento/Capitolo	Pagina
Capitolo 6 -Interventi da R10 a R40	37

Motivazione
Riteniamo che sia opportuno applicare interventi di moderazione non solo nei luoghi che sono stati oggetto di sinistri ma anche quelli che per le loro caratteristiche potrebbero esserlo e che tramite un intervento di riqualificazione potrebbe diventare punti di maggior qualità.

Testo da eliminare
Nell'ambito del PUMS l'individuazione delle zone da sottoporre a moderazione è frutto di una lettura articolata che coniuga le funzioni della città con la dimensione e le caratteristiche della mobilità in particolare, la lettura analitica ha considerato quali variabili fondamentali: - la densità abitativa (residenzialità) delle zone - la presenza di edifici scolastici e di percorsi di collegamento (pedonali, ciclabili, linee del Pedibus) che si dipartono a raggiera dai plessi - la mappatura dei "punti critici" nei pressi delle scuole effettuata dall'Amministrazione Comunale di concerto con gli istituti - la presenza di luoghi caratterizzati da particolare pericolosità (sinistri).

Testo da inserire
Nell'ambito del PUMS l'individuazione degli interventi di moderazione è frutto di una lettura articolata che coniuga le funzioni della città con la dimensione e le caratteristiche della mobilità in particolare, la lettura analitica ha considerato quali variabili fondamentali: - la densità abitativa (residenzialità) delle zone - la presenza di edifici scolastici e di percorsi di collegamento (pedonali, ciclabili, linee del Pedibus) che si dipartono a raggiera dai plessi - la mappatura dei "punti critici" nei pressi delle scuole effettuata dall'Amministrazione Comunale di concerto con gli istituti - la presenza di luoghi caratterizzati da particolare pericolosità (sinistri), la presenza di luoghi di aggregazione dei giovani (per esempio gli oratori, le palestre) o per anziani (per esempio i CTE)

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 44	
Documento/Capitolo	Pagina
Capitolo 6 - Intervento R04	37

Motivazione
Il progetto di rivitalizzazione del centro Piacentiniano prevede la pedonalizzazione dell'area del cosiddetto "Sentierone allungato". Non si capisce perché qui si parli di ZTL, prevedendo quindi la possibilità di accesso di auto .

Testo da eliminare
l'inserimento all'interno di una ZTL delle strade facenti parte del cosiddetto "Sentierone allungato" (intervento R04), fino a ricomprendere da un lato via San Bernardino e dall'altro via Tasso (escludendo l'asse stradale viale Papa Giovanni XXIII-viale Roma);

Testo da inserire
la pedonalizzazione delle strade facenti parte del cosiddetto "Sentierone allungato" (intervento R04), fino a ricomprendere da un lato via San Bernardino e dall'altro via Pignolo (escludendo l'asse stradale viale Papa Giovanni XXIII-viale Roma);

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 45	
Documento/Capitolo	Pagina
Capitolo 6 -Intervento R09	37

Motivazione
Riteniamo che sia necessario che il controllo del rispetto del Codice della Strada avvenga in continuo tramite sistemi di rilevazione elettronica.

Testo da eliminare
l'attivazione di aree pedonali temporanee nei pressi degli istituti scolastici (intervento R09), ovunque questi insistano su

viabilità di tipo locale, unita al rafforzato controllo e sanzionamento dei comportamenti non rispettosi del Codice della Strada quali inosservanza del divieto di transito nonché sosta in aree e spazi adibiti ad altri usi (es. su marciapiedi, in zone adibite alla circolazione stradale, ecc.);

Testo da inserire

l'attivazione di aree pedonali temporanee nei pressi degli istituti scolastici (intervento R09), ovunque questi insistano su viabilità di tipo locale, unita al rafforzato controllo e sanzionamento dei comportamenti non rispettosi del Codice della Strada quali inosservanza del divieto di transito nonché sosta in aree e spazi adibiti ad altri usi (es. su marciapiedi, in zone adibite alla circolazione stradale, ecc.) con sistemi di rilevamento elettronico.

Osservazione 46

Documento/Capitolo

Interventi regolamentazione

Pagina

37

Motivazione

ZTL Il giudizio di debolezza a Pag. 9, sulla compresenza di diverse tipologie di ZTL per orari e limitazioni e sulla regolamentazione non efficace del carico e scarico e le sue criticità non comporta nessuna modifica e scelta concreta a breve termine

Testo da inserire

Dopo il 3° punto alla 18a riga INSERIRE Verrà effettuato uno studio di approfondimento per la progressiva estensione della limitazione di accesso del traffico improprio per orari e aree concentriche più ampie ed omogenee semplificando le regole e diminuendo le deroghe secondo questo schema: Area attuale di Città alta e Colli dove aumentare i giorni e le fasce orarie interessate, Area aggiuntiva che comprenda il Centro e i Borghi storici San Leonardo Borgo Palazzo e Santa Caterina con ingresso a pagamento tipo area C, Aree comprese dentro la Circonvallazione e l'Asse Interurbano con limitazione di ingresso nelle fasce orarie del pendolarismo, limitazione in tutta la città e comuni contermini per la tipologia di mezzi (LEZ)

Osservazione 47

Documento/Capitolo

Interventi regolamentazione

Pagina

37

Motivazione

Riteniamo che la pedonalizzazione della città debba partire in primo luogo dai bisogni sociali dei cittadini agendo sia per prevenire situazioni di pericolo sia per creare aree di socializzazione.

Testo da inserire

AGGIUNGERE alla fine del punto e l'estensione anche alle centralità vecchie e nuove di ogni quartiere

Osservazione 48

Documento/Capitolo

Capitolo 6 - R09

Pagina

48

Motivazione

Riteniamo che vada sviluppata una visione che permetta di avere spazi pedonali di dimensioni significative in prossimità degli edifici scolastici.

Testo da eliminare

• l'attivazione di aree pedonali temporanee nei pressi degli istituti scolastici (intervento R09),

Testo da inserire

• l'attivazione di ampie aree pedonali dapprima temporanee e progressivamente definitive all'ingresso e all'uscita degli istituti scolastici (intervento R09),

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 49	
Documento/Capitolo	Pagina
ZONE 30	37

Motivazione
Riteniamo che la proposta di portare la velocità a 30 Km/h debba essere estesa a tutta la città fatte salve le strade classificate A, B, C

Testo da eliminare
l'ampliamento nonché la realizzazione di nuove Zone 30, ovvero aree urbane dove il traffico viene moderato e la velocità massima è fissata a 30 km/h, in tutti i quartieri della città (interventi da R10 a R40).

Testo da inserire
Il limite di velocità a max 30 all'ora verrà esteso in tutta la città tranne che nelle strade classificate A B C, mentre la realizzazione di interventi sui punti critici, le barriere fisiche, le porte di ingresso, il disegno della rete stradale che renda impossibile il superamento dei 30 all'ora, la segnaletica uniforme, ecc. saranno eseguiti in base alle priorità che emergeranno in particolare aree scolastiche e residenziali

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 50	
Documento/Capitolo	Pagina
Tab. 6.2	38

Motivazione
Coerentemente con quanto sopra si ritiene che il progetto di creazione delle aree pedonali nei pressi degli istituti scolastici debba essere realizzato nel più breve tempo possibile

Testo da eliminare
R09: BM

Testo da inserire
R09: B

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 51	
Documento/Capitolo	Pagina
Tab. 6.2 - Interventi da R10 a R40	38

Motivazione
Coerentemente con l'osservazione precedente relativa alla velocità in città si richiede di adeguare la tabella 6.2

Testo da modificare
Cancellare e sostituire con "RB interventi di moderazione della velocità a 30 km/h in tutti i luoghi sensibili della città"

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 52	
Documento/Capitolo	Pagina
6.1 REGOLAMENTAZIONE	39

Motivazione
Riteniamo che sia opportuno applicare interventi di riduzione dell'accesso dei veicoli in città anche sfruttando lo strumento della leva tariffaria e coinvolgendo le amministrazioni contermini.

Testo da eliminare
• l'introduzione nell'abitato di Bergamo di un'area a basse emissioni (Low Emission Zone), in grado di limitare progressivamente, per step temporali successivi e ambiti territoriali concentrici, la circolazione dei veicoli più inquinanti in

base alle motorizzazioni e al tipo di alimentazione (intervento R41).

Testo da inserire

• l'introduzione nell'abitato di Bergamo e possibilmente in collaborazione con le amministrazioni contermini di un'area a basse emissioni (Low Emission Zone), e nel territorio cittadino di una tariffa d'accesso per i veicoli maggiormente inquinanti, in grado di limitare progressivamente, per step temporali successivi e ambiti territoriali concentrici, la circolazione dei veicoli più inquinanti in base alle motorizzazioni e al tipo di alimentazione (intervento R41).

Osservazione 53

Documento/Capitolo

6.1 REGOLAMENTAZIONE

Pagina

41

Motivazione

PROPOSTA DI INTEGRAZIONE AL DOCUMENTO Si richiede che vengano specificate le modalità con le quali verrà realizzato l'obiettivo ovvero il significato della definizione di un disegno della sezione stradale. Specificare se si riferisce a tutte le strade comprese quelle con doppio senso di marcia.

PROPOSTA DI INTEGRAZIONE AL DOCUMENTO:

Si richiede la specifica delle modalità con le quali verrà realizzato l'obiettivo ovvero la definizione delle attività per modificare il un disegno della sezione stradale. Specificare anche se si riferisce a tutte le strade comprese quelle con doppio senso di marcia.

Osservazione 54

Documento/Capitolo

6.1 RETE STRADALE - classificazione, modello di circolazione

Pagina

11

Motivazione

La velocità massima (derivata dalla classificazione) di via Autostrada non è coerente con la sede mercatale e la proposta di trasformarla in viale urbano. Va rivista la classificazione del tronco stradale.

Proposta di modifica

MODIFICARE LA CLASSIFICAZIONE di via Autostrada in figura 6-4 pag. 46 al fine di rendere compatibile con la proposta di trasformarla in viale urbano.

Modificare di conseguenza il modello di circolazione rappresentato in Figura 2-5 a pag. 16, introducendo una velocità coerente per via Autostrada

Osservazione 55

Documento/Capitolo

Tab 6.4

Pagina

46

Motivazione

Uno dei modi più efficaci per recuperare spazio nelle strette vie della città è la trasformazione di alcune di esse in vie a senso unico. Si possono ottenere così diversi risultati: una maggiore fluidità del traffico, il disincentivo ad attraversamenti impropri della città con opportuno orientamento dei sensi unici, la liberazione di corsie da destinare a TPL, bici, pedoni e magari alberature. La cosa sarebbe particolarmente interessante sull'asse via Mazzini-via Verdi (con sensi unici opposti fino all'incrocio con via Papa Giovanni, e su via camozzi-Frizzoni; ma anche su molte strade interne.

Proposta di integrazione

PROPOSTA DI INTEGRAZIONE. Si richiede uno studio sulla possibilità di trasformare in vie a senso unico strade attualmente a doppio senso di marcia, al fine di disincentivare forme di attraversamento improprio della città, e per destinare le corsie liberate all'uso esclusivo di altre forme di mobilità, dal TPL, alle ciclabili.

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 56	
Documento/Capitolo	Pagina
6.2	47

Motivazione
 Non esiste uno studio pubblico sui vantaggi per l'utenza cittadina della linea ferroviaria stazione aeroporto. Si conoscono solo gli elevatissimi costi (a carico del pubblico, per un servizio che può interessare soprattutto aziende private), il danno ambientale. Prima di procedere ad un'opera di nessuna utilità e certo non prioritaria per la città, sarebbe buon senso mettere in atto tutti i dispositivi per ottimizzare i collegamenti esistenti. Prima di tutto partendo dal potenziamento dei collegamenti Bergamo Milano - senza i quali gli eventuali vantaggi del nuovo collegamento sono inesistenti - necessario non solo per gli utenti dell'aeroporto, ma per i pendolari. Poi con la già segnalata variante V01, che potrebbe velocizzare il collegamento su gomma tra stazione ed aeroporto, rendendolo più efficiente e meno costoso del treno. E magari cadenzando e coordinando gli orari dei treni da/per Milano con quelli dei bus da/per l'aeroporto

Testo da eliminare
 • la realizzazione di un nuovo tronco ferroviario di connessione tra la stazione di Bergamo e l'aeroporto di Orio al Serio, comprendente la previsione di una nuova fermata intermedia in prossimità della Fiera (quartiere Boccaleone) (intervento T01); il nuovo tracciato, attualmente oggetto di progettazione, sarà parzialmente in rilevato e parzialmente in galleria e si biforcherà dalla linea ferroviaria Bergamo-Brescia all'altezza dell'attuale passaggio a livello di via Pizzo Recastello (di cui è prevista la soppressione) garantendo l'accesso all'aeroporto dalla città e dalla rete ferroviaria regionale;

Testo da inserire
 • la realizzazione di un nuovo tronco ferroviario di connessione tra la stazione di Bergamo e l'aeroporto di Orio al Serio, attualmente oggetto di progettazione, sarà subordinato alla verifica della sua utilità e necessità dopo un accurato studio dei flussi di possibili utenti, e dell'eventuale insufficienza delle possibili alternative.

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 57	
Documento/Capitolo	Pagina
6.2 TRASPORTO PUBBLICO	47

Motivazione
 Riteniamo che alla città serva un collegamento di tipo metropolitano sull'asse Montello-Ponte, non un semplice raddoppio della linea ferroviaria. E per un servizio metropolitano efficace occorre un'ideale distribuzione delle fermate, in corrispondenza dei principali attrattori di traffico. Uno di questi è l'università di via dei Caniana

Testo da eliminare
 la previsione di nuove fermate ferroviarie sulla relazione Ponte San Pietro-Bergamo-Montello, ferrovia per la quale nello scenario di riferimento è previsto il raddoppio dei binari. Le nuove fermate previste (interventi da T03 a T05) sono:

Testo da inserire
 la previsione di nuove fermate ferroviarie sulla relazione Ponte San Pietro-Bergamo-Montello, ferrovia per la quale nello scenario di riferimento è previsto il raddoppio dei binari. Le nuove fermate previste (interventi da T03 a T05) sono: Curno, Seriate Bolognini, in sostituzione dell'attuale stazione di Seriate, Pedrengo e Bergamo a servizio dell'Università di via dei Caniana.

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 58	
Documento/Capitolo	Pagina
6.2 TRASPORTO PUBBLICO	47

Motivazione
 Riteniamo che l'investimento fatto per permettere il raddoppio della linea ferroviaria Bergamo-Treviglio vada valorizzato introducendo un servizio di tram-treno di alta qualità.

Testo da inserire

PROPOSTA DI AGGIUNTA: la previsione di nuove fermate sulla relazione Bergamo - Treviglio sia in ambito urbano che extraurbano.

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 59	
Documento/Capitolo	Pagina
6.2 TRASPORTO PUBBLICO	47

Motivazione

Riteniamo che l'investimento fatto per permettere il raddoppio della linea ferroviaria Bergamo-Treviglio vada valorizzato introducendo un servizio di tram-treno di alta qualità.

Testo da inserire

PROPOSTA DI AGGIUNTA: l'attivazione di un servizio di tram-treno sulla tratta ferroviaria Bergamo - Treviglio con materiale rotabile adatto allo scopo

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 60	
Documento/Capitolo	Pagina
6.2 TRASPORTO PUBBLICO	48

Motivazione

Il progetto della linea T2 è pensato sulla tratta della vecchia ferrovia della valle Brembana. una tratta che termina alla stazione delle valli e si sovrappone, a partire da via Corridoni, alla linea T1. Il sistema così è inefficiente, si crea un collo di bottiglia che condiziona la frequenza delle due linee tranviarie. Inoltre le linee terminano entrambe alla stazione, mentre un sistema efficiente ne prevederebbe il prolungamento, in modo da farle attraversare la città e servire un'area suburbana in un'altra direzione (sud o ovest). Con sostanzialmente gli stessi costi di gestione si raddoppierebbe la copertura delle linee. In questo quadro va recuperato il progetto della T3, che potrebbe anche, per economia di gestione, essere un ramo di una delle due linee (T1 e T2) che si stacca in zona via Corridoni e attraversa la città intersecando di nuovo la ferrovia in zona ovest.

Testo da inserire

La realizzazione della linea T3 da via Corridoni alla zona Ovest della città.

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 61	
Documento/Capitolo	Pagina
6.2 TRASPORTO PUBBLICO	<i>Pag. 47 testo, pag. 48 figura 6-5, pag. 50 tabella 6-4, pag. 52 Figura 6-6</i>

Motivazione

In una visione strategica appare centrale la connessione infrastrutturale tra le due reti portanti, su ferro ed in rete propria: le reti RFI e TEB. La connessione fisica tra le reti, da realizzare in prossimità delle due stazioni è la premessa per l'offerta di un sistema su ferro integrato e passante, per un servizio che sappia effettivamente catturare una quota del trasporto passeggeri e merci. Le accelerazioni negli eventi relativi alle modifiche strutturali dei sistemi insediativo e della mobilità (Studio della trasformazione di Porta sud - luogo dove necessariamente deve avvenire la connessione fisica, l'annunciato studio del PGT, la fase di redazione del PTCP, il finanziamento di TEB 2, la proposta di prolungamento sino a San Pellegrino, con l'istituzione del trasporto merci, ...) impongono di adeguare proposte e strategie ad una più lungimirante visione. La connessione infrastrutturale permetterebbe inoltre, con le necessarie modifiche regolamentari, di instradare le merci (per. es. l'acqua San Pellegrino) direttamente verso i centri della logistica, i porti e gli interporti, e di connettere direttamente poli provinciali tra loro per il trasporto passeggeri (per es. San Pellegrino - Bergamo - Ponte San Pietro, Vertova - Bergamo - Treviglio /passante per Milano).

Testo da inserire

PROPOSTA DI INTEGRAZIONE del documento a pag. 47: dopo il punto che recita "la previsione di nuove fermate ferroviarie sulla relazione Ponte San Pietro-Bergamo-Montello, ..." AGGIUNGERE un punto: "Realizzazione della connessione infrastrutturale tra sistema ferroviario RFI e sistema tramviario TEB. La connessione infrastrutturale tra le due reti su ferro in sede propria è la premessa per l'impostazione di un servizio di trasporto pubblico su ferro per l'area

bergamasca, integrato e passante." MODIFICARE di conseguenza la Figura 6-5 a pag. 48. AGGIUNGERE di conseguenza alla Tabella 6-4 a pag. 50 [dopo l'intervento T02] la riga: "T02 bis - Connessione infrastrutturale tra rete RFI e rete TEB - SP - M-L". MODIFICARE di conseguenza la Figura 6-6 a pag. 52. MODIFICARE di conseguenza la Figura 6-7 a pag. 53.

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 62	
Documento/Capitolo	Pagina
6.2 Trasporto pubblico	48

Motivazione
Coerentemente con l'osservazione relativa al recupero della T3 si chiede il rensiremento della stessa nella figura 6.5

Immagine da modificare
Inserire nella figura 6-5 anche l'ex percorso della T3 tramvia da Corridoni al nuovo Ospedale

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 63	
Documento/Capitolo	Pagina
6.2 Trasporto pubblico	49

Motivazione
Oggi l'accesso a Città Alta è garantito, oltre che dai mezzi privati, da linee "dedicate", funicolare, Linea 1, e linea 3. Sostanzialmente sull'asse Nord-sud, salvo per la linea 3, particolarmente inefficiente. Per arrivare in città Alta, se non si risiede sul percorso di queste linee, occorre prendere almeno un altro mezzo, o parcheggiare la propria auto nel centro della città, operazione costosa e foriera di traffico. E' opportuno che si possa accedere a Città Alta con linee che penetrino in città anche da est nord e ovest. Ma non è pensabile realizzare costose nuove linee dedicate solo all'accesso a Città Alta, che ha un flusso di utenti distribuito in modo irregolare e variabile nel corso della giornata, della settimana e dell'anno. Se invece si fa attraversare città alta da una linea che serve due zone opposte della città (come avviene in tutte le città in cui il centro storico non è eccentrico, come da noi), si ottiene un servizio che funziona indipendentemente dall'accesso a città alta, ma offre un servizio frequente per il nostro obiettivo, con scarso o nullo costo aggiuntivo, e permettendo l'accesso con TPL da aree diverse della città e del circondario. E' difficile riconoscere queste caratteristiche nella proposta del PUMS di una "linea passante" dallo stadio all'ospedale, che poi sarebbe solo il prolungamento dell'attuale linea 3. Non è una vera linea che attraversa la città, ma ancora soltanto due tronconi di linea dedicata (nessuno si sognerà mai di prendere questa linea a Monterosso per arrivare all'ospedale e viceversa). L'unica linea che risponde alle caratteristiche sopracitate non può che provenire da Nord (Sorisole/Ponteranica) sul tracciato delle attuali 9 e 7, passare per Porta Garibaldi, Fara, Porta S. Agostino, Porta Nuova e poi proseguire o verso Curno/Mozzo o verso l'Ospedale e oltre. E' evidente che questa soluzione (che rispetto alla linea 3 non porta nel cuore del centro storico) può risultare efficace per l'accesso a Città Alta specie (solo?) se dalla zona di via Fara viene realizzato un sistema di accesso rapido e continuo (scala mobile), H24 e aperto a tutti, fino via Solata. In pratica in sostituzione (o integrazione) del previsto ascensore di servizio al futuribile parcheggio.

Testo da eliminare
il potenziamento dell'accessibilità alla Città Alta con il trasporto pubblico grazie all'introduzione di una linea bus "passante" di collegamento da un lato tra il nuovo ospedale e la Città Alta (con transito dal Centro Sportivo Italcementi) e dall'altro tra viale Giulio Cesare (parcheggio di interscambio nei pressi della circonvallazione) e la Città Alta (transitando da Porta San Lorenzo) (intervento T11) la linea si aggiunge all'attuale offerta di trasporto pubblico "a frequenza" costituito dalla linea 1 e dalla funicolare con l'obiettivo di ampliare le opportunità di accesso alla Città Alta su modi pubblici/sostenibili, anche in relazione al proposto rafforzamento delle misure di protezione dal traffico;

Testo da inserire
il potenziamento dell'accessibilità alla Città Alta con il trasporto pubblico grazie all'introduzione di una linea bus "passante" (intervento T11) che si aggiunge all'attuale offerta di trasporto pubblico "a frequenza" costituito dalla linea 1, dalla linea 3 e dalla funicolare con l'obiettivo di ampliare le opportunità di accesso alla Città Alta su modi pubblici/sostenibili, anche in relazione al proposto rafforzamento delle misure di protezione dal traffico;

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 64	
---	--

Documento/Capitolo	Pagina
6.2 Trasporto pubblico	49

Motivazione
I Bus Priority e Bus Rapid Transit che seguono un percorso nelle vicinanze della sede universitaria di via dei Caniana devono prevedere una fermata specifica per l'Università. L'obiettivo è di disincentivare l'utilizzo di mezzi privati da parte degli studenti.

Testo da inserire
potenziamento dei collegamenti del trasporto pubblico fra la sede universitaria di via dei Caniana e i principali nodi di scambio intermodale.

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 65	
Documento/Capitolo	Pagina
6.2 Trasporto pubblico	49

Motivazione
Si richiede di specificare se tre nuove linee bus ad alto livello di servizio sono già inserite nella nuova gara provinciale o se verranno pagati a parte.

Testo da inserire
Alla fine del punto 4 dopo la riga 23, evidenziare eventuali costi di gestione a carico dell'amministrazione comunale

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 66	
Documento/Capitolo	Pagina
6.2 Trasporto pubblico	49

Motivazione
Non viene specificato visto il calibro stradale attuale quanto saranno le nuove corsie preferenziali riservate e quanto sarà solo agevolazione semaforica, e dove verrà deviato il flusso di traffico di alcuni segmenti, il costo al km pare eccessivo e pertanto ingiustificato

Richiesta di modifica
Anticipare e sperimentare una o due linee previste in tabella a pag 50 e 51 nel periodo B

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 67	
Documento/Capitolo	Pagina
Tab 6.4	50

Motivazione
Riteniamo che la linea "passante" aggiuntiva alle linee esistenti possa essere avviata fin da subito.

Testo da eliminare
T11: SP BM

Testo da inserire
T11: SP B

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 68	
Documento/Capitolo	Pagina
6.2 Trasporto pubblico	50

Motivazione

La rete del TPL è il frutto di aggiustamenti successivi di una rete vecchia di decenni, e non tiene conto dei più recenti sviluppi della città e della nascita o ridimensionamento di nuovi poli attrattori: Nuovo Ospedale (a cui si arriva solo dal cento con la linea C), Sedi Universitarie (con gli sviluppi connessi a Montelungo, Colleoni, ex-GDF), Stadio Nuovo, ex.OTE, sono solo alcuni esempi di modifiche strutturali che richiedono un ridisegno di percorsi e frequenze dell linee di TPL.

PROPOSTA DI INTEGRAZIONE

PROPOSTA DI INTEGRAZIONE . Si rende necessario e urgente uno studio delle modifiche da apportare alla rete del TPL anche in conseguenza delle modifiche dei poli attrattori della città, con particolare riferimento all'Ospedale, alla ex.OTE e alle sedi universitarie e delle relative sedi residenziali (Montelungo-Colleoni e ex-GDF)

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 69	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-4: Scenario PUMS - Trasporto pubblico	50

Motivazione
 T01 Si esprime contrarietà per la dimensione del territorio interessato dal doppio binario, l'assenza della fermata alla Fiera, l'aumento dei costi preventivati a 170 Milioni di Euro, in rapporto ad altre scelte di potenziamento del trasporto pubblico con rapporto costi benefici più adeguato

Testo da eliminare
 ELIMINARE tutta la riga T01

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 70	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-4: Scenario PUMS - Trasporto pubblico	50

Motivazione
 T08 Attenzione alle fasi progettuali esecutive, in quanto si tratta di rendere questo largo corridoio non chiuso ma in relazione e permeabile con il territorio circostante, in sinergia con il Tram della valle Seriana bisogna creare una X che raccordi e percorra il tratto a suo tempo previsto della T3

Testo da inserire
 Inserire il percorso T3

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 71	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6.4	50-51

Motivazione
 Riteniamo che debba essere obiettivo del PUMS attivare nel più breve tempo possibile il BUS RAPID TRANSIT anche diversificandone le tempistiche di avvio.

Testo da eliminare
 B16, B17, B18, B19, B21, B22, B23, B24: M

Testo da inserire
 B16, B17, B18, B19, B21, B22, B23, B24: BM

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 72	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-4: Scenario PUMS - Trasporto pubblico	50-51

Motivazione
T15 fino a T24 specificare gli alti costi se si riferiscono alle tratte di corsie preferenziali, agli asservimenti semaforici, alle alte frequenze

Richiesta integrazione
Si richiede di avere informazioni dettagliate sui capitoli di spesa

Testo da inserire

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 73	
Documento/Capitolo	Pagina
6.3 SISTEMA DELLA SOSTA	54

Motivazione
Riteniamo che il percorso di creazione di parcheggi in struttura periferici debba essere simultaneo ed organico all'eliminazione della sosta a raso in modo da sfruttare l'occasione data dall'apertura dei nuovi parcheggi per creare nuovi spazi di socializzazione e di qualità urbana.

Testo da eliminare
Per questo motivo, in stretta correlazione con gli importanti investimenti di potenziamento della rete e dei servizi di trasporto collettivo previsti dal PUMS, lo Scenario di Piano focalizza prioritariamente l'attenzione sul potenziamento dell'offerta di sosta destinata all'interscambio auto + trasporto pubblico (Park&Ride) contemporaneamente alla progressiva modifica della regolamentazione della sosta nelle aree centrali e semicentrali di Bergamo verso un modello che disincentivi, in quei luoghi, la sosta su strada e/o quella di lungo periodo

Testo da inserire
Per questo motivo, in stretta correlazione con gli importanti investimenti di potenziamento della rete e dei servizi di trasporto collettivo previsti dal PUMS, lo Scenario di Piano focalizza prioritariamente l'attenzione sul potenziamento dell'offerta di sosta destinata all'interscambio auto + trasporto pubblico (Park&Ride) contemporaneamente alla progressiva modifica della regolamentazione della sosta nelle aree centrali e semicentrali di Bergamo verso un modello che disincentivi, in quei luoghi, la sosta su strada e/o quella di lungo periodo. Il piano prevede, pertanto, che per ogni posto auto che verrà creato nei parcheggi periferici sarà rimosso un posto auto a raso nelle aree centrali e semicentrali riconvertendoli in posti riservati ai residenti laddove ne sia riscontrata la necessità, in stalli bici o riconvertendoli a nuove funzioni (piste ciclabili, corsie preferenziali, spazi pedonali, alberature etc..).

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 74	
Documento/Capitolo	Pagina
6.3 SISTEMA DELLA SOSTA	54

Motivazione
Si richiede di chiarire, se nel lato sud della stazione - in base al nuovo masterplan di porta sud - il numero di parcheggi previsti passa da 400 a 5.000. Riteniamo che di troveremmo di fronte alla contraddizione di realizzare enormi parcheggi in aree semiperiferiche, Chiediamo di specificare se, a fronte della mancanza della fermata ferroviaria della Fiera, il nuovo parcheggio rimarrà a Piano

Richiesta di integrazione
Si richiede integrazione del PUMS in relazione al masterplan di Porta Sud e alla prevista mancata realizzazione delle fermate della Fiera

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 75	
Documento/Capitolo	Pagina
6.3 SISTEMA DELLA SOSTA	54

Motivazione
Il percorso del parcheggio di interscambio autostradale vicino a Stezzano, poi treno fino a Bergamo e aeroporto è troppo tortuoso

Richiesta di integrazione
Verificare se non sia meglio fare uno svincolo direttamente dall'autostrada vicino all'aeroporto. Si richiede di verificare se non sia meglio fare uno svincolo direttamente dall'autostrada vicino all'aeroporto

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 76	
Documento/Capitolo	Pagina
6.3 SISTEMA DELLA SOSTA	54

Motivazione
Quantificare il consumo di suolo dei 3.900 stalli nuovi previsti complessivamente

Richiesta di integrazione
AGGIUNGERE il dato di occupazione del suolo

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 77	
Documento/Capitolo	Pagina
6.3 SISTEMA DELLA SOSTA	54

Motivazione
Si richiede di chiarire se il parcheggio previsto in via Baioni è quello della vecchia ipotesi di urbanizzazione della ex Migliavacca.
Riteniamo che come punto fermo rimanga l'indicazione di non fare parcheggi a raso

Richiesta di chiarimenti
Si richiede di chiarire se il parcheggio previsto in via Baioni è quello della vecchia ipotesi di urbanizzazione della ex Migliavacca.

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 78	
Documento/Capitolo	Pagina
6.3 SISTEMA DELLA SOSTA	54

Motivazione
A Bergamo ormai il parcheggio selvaggio è norma, ovunque in ogni ora, in particolare in occasione di spettacoli o manifestazioni sportive. Piuttosto che pagare un euro o due di parcheggio, si lascia l'auto in sosta vietata, sui marciapiedi, in curva, sui passaggi pedonali e le piste ciclabili, con la quasi certezza dell'impunità.

Testo da eliminare
Dall'altro lato, le politiche di regolamentazione della sosta rivestono un ruolo essenziale nella costruzione delle strategie del PUMS per la loro capacità di orientare la scelta dei modi di trasporto nonché come strumento di regolazione e controllo dell'uso dello spazio pubblico.

Testo da inserire
Dall'altro lato, le politiche di regolamentazione della sosta rivestono un ruolo essenziale nella costruzione delle strategie del PUMS per la loro capacità di orientare la scelta dei modi di trasporto nonché come strumento di regolazione e controllo dell'uso dello spazio pubblico. Il PUMS promuove, pertanto, strumenti di controllo elettronici in continuo della sosta a partire dalle aree centrali e semicentrali di Bergamo.

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 79	
Documento/Capitolo	Pagina
6.3 SISTEMA DELLA SOSTA	54

Motivazione
 Mancano a Bergamo quasi totalmente gli stalli per posteggiare le bici in modo sicuro e ordinato, con il risultato che se ne vedono ovunque agganciate ai pali, agli alberi, sui marciapiedi

Testo da inserire
 PROPOSTA DI AGGIUNTA Il PUMS promuove la trasformazione di un posto auto ogni dieci in stalli per bici realizzati in modo da essere inaccessibili alle autovetture a partire dalle aree centrali e semicentrali di Bergamo.

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 80	
Documento/Capitolo	Pagina
6.3 SISTEMA DELLA SOSTA	54

Motivazione
 L'uso dei ciclomotori a Bergamo è molto diffuso, ma gli stalli per la sosta non sono in numero adeguato, e mala mente distribuiti. Così si vedono motocicli posteggiati ovunque, sui marciapiedi e sotto i portici. Inoltre, spesso, le auto occupano gli stalli delle moto, quando sarebbe sufficiente un piolo metallico ogni tre/quattro stalli per impedire l'occupazione abusiva.

Testo da inserire
 PROPOSTA DI AGGIUNTA Il PUMS promuove la trasformazione di un posto auto ogni venti in stalli per moto realizzati in modo da essere inaccessibili alle autovetture a partire dalle aree centrali e semicentrali di Bergamo

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 81	
Documento/Capitolo	Pagina
6.3 SISTEMA DELLA SOSTA	54

Motivazione
 Occorrono provvedimenti efficaci e rapidi per disincentivare la sosta nel centro della città, soprattutto in superficie. Esistono sufficienti spazi in struttura, le strade devono esser lasciate alla mobilità del TPL e delle auto private (dove consentito), ma vanno liberati spazi per le altre forme di mobilità dolce.

Testo da eliminare
 Per questo motivo, in stretta correlazione con gli importanti investimenti di potenziamento della rete e dei servizi di trasporto collettivo previsti dal PUMS, lo Scenario di Piano focalizza prioritariamente l'attenzione sul potenziamento dell'offerta di sosta destinata all'interscambio auto + trasporto pubblico (Park&Ride) contemporaneamente alla progressiva modifica della regolamentazione della sosta nelle aree centrali e semicentrali di Bergamo verso un modello che disincentivi, in quei luoghi, la sosta su strada e/o quella di lungo periodo

Testo da inserire
 Per questo motivo, in stretta correlazione con gli importanti investimenti di potenziamento della rete e dei servizi di trasporto collettivo previsti dal PUMS, lo Scenario di Piano focalizza prioritariamente l'attenzione sul potenziamento dell'offerta di sosta destinata all'interscambio auto + trasporto pubblico (Park&Ride). Coerentemente con questa impostazione il PUMS prevede l'eliminazione dei posti della sosta nelle aree centrali e semicentrali di Bergamo per i non residenti.

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 82	
Documento/Capitolo	Pagina
6.3 SISTEMA DELLA SOSTA - Tabella 6.5	56

Motivazione
Si richiede che la revisione del sistema della sosta nell'area del Nuovo Ospedale impattata da una struttura di primaria importanza avvenga entro la fine del mandato

Testo da inserire
PROPOSTA DI AGGIUNTA P14: revisione del sistema della sosta nella zona del Nuovo Ospedale e del Villaggio degli Sposi: BM

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 83	
Documento/Capitolo	Pagina
6.3 SISTEMA DELLA SOSTA - Tabella 6.5	56

Motivazione
Bisogna prima realizzare, introducendo anche modifiche nel breve periodo, quanto prospettato nel piano della sosta del 2016, in particolare per l'estensione e il completamento dei parcheggi di tipo residenziale, come ad esempio in Borgo Palazzo.

Testo da modificare
MODIFICARE tempistica da ML a BM

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 84	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-5: Scenario PUMS - Sosta	56

Motivazione
Si richiede di quantificare il consumo di suolo dei 3.900 stalli nuovi previsti complessivamente.

Richiesta di integrazione
Aggiungere una colonna alla tabella 6-5 dove viene quantificato lo spreco di suolo di ogni nuovo parcheggio previsto

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 85	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-5: Scenario PUMS - Sosta	56

Motivazione
P01: riteniamo incongruo e dannoso progettare parcheggi a raso.

Testo da eliminare
ELIMINARE a raso

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 86	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-5: Scenario PUMS - Sosta	56

Motivazione
P04 si chiede di chiarire se il parcheggio sarà di 400 posti come o di 5.000 posti come da anticipazioni relative a Porta SUD e se si parla dello stesso parcheggio

Richiesta di integrazioni
P04 si chiede di chiarire se il parcheggio sarà di 400 posti come o di 5.000 posti come da anticipazioni relative a Porta SUD e se si parla dello stesso parcheggio

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 87	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-5: Scenario PUMS - Sosta	56

Motivazione
P05 non c'è più la fermata della Fiera

Testo da eliminare
ELIMINARE riga P05

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 88	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-5: Scenario PUMS - Sosta	56

Motivazione
P07: riteniamo incongruo e dannoso progettare parcheggi a raso.

Testo da eliminare
Parcheggio a raso via Baioni (linee 7, 9) (200 p.)

Testo da inserire
Parcheggio in via Baioni (linee 7, 9) (200 p.)

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 89	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-5: Scenario PUMS - Sosta	56

Motivazione
P10: riteniamo incongruo e dannoso progettare parcheggi a raso

Testo da eliminare
P10 Parcheggio a raso via Grumello (linea 5, nuova linea ad alto livello di servizio Bergamo-Verdello FS) (200 p.)

Testo da inserire
P10 Parcheggio via Grumello (linea 5, nuova linea ad alto livello di servizio Bergamo-Verdello FS) (200 p.)

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 90	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-5: Scenario PUMS - Sosta	56

Motivazione
P11: riteniamo incongruo e dannoso progettare parcheggi a raso

Testo da eliminare
P11 Parcheggio a raso via Orio (linee 1, 5, nuova linea ad alto livello di servizio Bergamo-Romano di L. FS) (200 p.)

Testo da inserire
P11 Parcheggio via Orio (linee 1, 5, nuova linea ad alto livello di servizio Bergamo-Romano di L. FS) (200 p.)

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 91	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-5: Scenario PUMS - Sosta	56

Motivazione
Si richiede anticipare PD e P12 indipendentemente dalla realizzazione del nuovo parcheggio di Via Fara

Testo da eliminare
PD Riorganizzazione della sosta su strada in Città Alta contestualmente alla messa in esercizio del parcheggio di via Fara

Testo da inserire
PD Riorganizzazione della sosta su strada in Città Alta

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 92	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-5: Scenario PUMS - Sosta	56

Motivazione
PE la sistemazione della curva sud è stata spostata a dopo la variante delle tribune

Testo da modificare
MODIFICARE PERIODO Da B a BM

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 93	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-5: Scenario PUMS - Sosta	56

Motivazione
P13 concordiamo con l'ampliamento, ma riteniamo che sia prioritario completare quanto già previsto in merito dal piano della sosta.

Testo da modificare
MODIFICARE PERIODO da ML a M

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 94	
Documento/Capitolo	Pagina
6.4 Ciclabilità-Interventi inclusi nello Scenario di Piano	58

Motivazione
La creazione di percorsi protetti capaci di porre in connessione i quartieri dell'intorno del PII Parco Ovest, deve prevedere, oltre al sovrappasso della Circonvallazione tra San Tomaso e Colognola anche il prolungamento effettivo della pista ciclopedonale del sottopasso della ferrovia che delimita il Parco. La nuova pista ciclabile, intersecando la ciclabile in costruzione su via Moroni, porrebbe in collegamento San Tomaso a Villaggio Sposi.

Testo da inserire
Collegamento ciclabile PII Parco Ovest attraverso nuovo sottopasso ferrovia, con pista ciclabile -SS525 via Previtali/Grumello

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 95	
Documento/Capitolo	Pagina
6.4 Ciclabilità	58

Motivazione
Oggi è consentito il trasporto sulla T1 di un limitatissimo numero di biciclette. Questo è in netto contrasto con il progetto di intermodalità nell'usi dei mezzi. Inoltre non esiste uno spazio specifico destinato alle bici, ma vengono appoggiate in corrispondenza di una porta di ingresso, che viene ostruita, e senza alcuna possibilità di affrancare i mezzi, che risultano pericolosi ad ogni partenza o frenata del tram

PROPOSTA DI INTEGRAZIONE AL DOCUMENTO
PROPOSTA DI INTEGRAZIONE AL DOCUMENTO: nella progettazione delle vetture che verranno utilizzate sulla linea T2, nonché in caso di sostituzione delle vetture ora in funzione sulla T1, dovrà essere posta particolare attenzione alla possibilità di trasporto di un adeguato numero di biciclette, in totale sicurezza per i passeggeri e per i mezzi.

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 96	
Documento/Capitolo	Pagina
6.4 Ciclabilità	58

Motivazione
Si richiede di verificare puntualmente lo stato di fatto dei percorsi esistenti (che non risulterebbe di 50 Km) per dare certezza sul punto di Stato di Fatto

PROPOSTA DI INTEGRAZIONE
Fare allegato con elenco dei tratti della rete attuale per lunghezza larghezza e varie tipologie presenti in cartografia

Testo da inserire

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 97	
Documento/Capitolo	Pagina
6.4 Ciclabilità	58

Motivazione
Aggiungere lo studio per l'inserimento del doppio senso di marci riservato alle bici (come per Via tasso) che lo possono permettere

PROPOSTA DI INTEGRAZIONE
Identificare in cartografia e in un elenco i sensi unici esistenti (e/o nuovi da realizzare) con i dati dimensionali per verificare dove sia possibile inserire il doppio senso di marcia riservato alle bici.

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 98	
Documento/Capitolo	Pagina
6.4 Ciclabilità	59

Motivazione
Riteniamo che l'investimento delle risorse pubbliche debba privilegiare i servizi di qualità innovativi e prediligere quelli pubblici che diano una possibilità di integrazione con il progetto di mobilità sostenibile che l'ente pubblico promuove. La presenza di operatori privati non deve essere un costo per la collettività.

Testo da eliminare
il potenziamento del servizio di bike sharing con sistemi tradizionali e/o free floating a seconda delle opportunità a copertura dell'intero territorio comunale, dei principali nodi della rete di trasporto pubblico e dei parcheggi di interscambio (intervento C28);

Testo da inserire
il potenziamento del servizio di bike sharing pubblico con sistemi innovativi e di qualità, a copertura dell'intero territorio comunale, dei principali nodi della rete di trasporto pubblico e dei parcheggi di interscambio (intervento C28);

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 99	
Documento/Capitolo	Pagina
6.4 CICLABILITA' - tabella 6-6 - codice C05	59

Motivazione
 Nulla viene precisato in ordine alle specifiche dell'intervento e alle sue caratteristiche necessarie per realizzare una pista ciclabile in sede propria, adatta ad essere utilizzata quotidianamente per attività lavorative. La modalità dolce di accesso alla città è possibile solo con piste ciclabili di adeguate dimensioni e dalle pendenze contenute, così da potere essere percorse quotidianamente anche per spostamenti di studio, lavoro e tempo libero. Obiettivi: ridurre l'utilizzo di autoveicoli, in modo particolare per brevi spostamenti; contribuire alla riduzione dell'inquinamento dell'aria, grazie allo sviluppo della mobilità dolce.

Testo da eliminare
 Percorso ciclo-pedonale parallelo alla linea T2

Testo da inserire
 Percorso ciclabile prevalentemente parallelo alla T2, largo tre metri, affiancato da una pista pedonale di due metri di larghezza, che si sviluppano con un tracciato che presenti pendenze dolci, con collegamenti a lisca di pesce dal territorio e dagli itinerari circostanti. Le modalità di realizzazione della T2 devono salvaguardare gli aspetti ambientali e sociali degli abitati che attraversa.

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 100	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità	59

Motivazione
 CA il costo anche se a carico dell'operazione Chorus Life è sproporzionato e l'opera della passerella sulla circonvallazione delle valli raggiunge pochi utenti potenziali

Richiesta di integrazione
 Si richiede di verificare alternative di tracciato meno costose per collegare il quartiere

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 101	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità	59

Motivazione
 CB considerato che la maggior parte dell'itinerario era già stato realizzato più di 10 anni fa, si ritiene che i tempi di realizzazione possano essere più celeri

Testo da modificare
 MODIFICARE da BM a B

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 102	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità	59

Motivazione
 CC questo tratto lasciato a metà da molti anni, ormai con la realizzazione del collegamento realizzato dal Comune di Stezzano, risulta un doppione e quindi non prioritario

Testo da modificare

MODIFICARE da BM a M

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 103	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità	59

Motivazione
CD dopo oltre dieci anni di rinvii, i costi sono lievitati enormemente, da quanto si evince da una comunque difficile identificazione cartografica, manca il collegamento diretto a nord con il percorso interno al parco della trucca

Richiesta di integrazione
Si richiede di verificare il tracciato e inserire il collegamento con il Parco della Trucca nella zona a nord

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 104	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità	59

Motivazione
CE oggettive difficoltà di collegamento ne hanno rinviato la realizzazione, è utile ma comunque non ha ne capo ne coda, non è prioritaria

Testo da modificare
MODIFICARE da B a M

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 105	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità	59

Motivazione
CG allo stato attuale è un tratto utile ma con pochi raccordi, andrebbe realizzato insieme ad un itinerario da Borgo Palazzo, Viale Venezia, Castel Regina, Gleno e raggiungere la zona di Via Bersaglieri in alternativa a CA

Testo da modificare
Modificare da BM a M

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 106	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità	59

Motivazione
CH sono partiti i lavori del primo lotto e approvato il progetto del secondo lotto (400.000+800.000 euro) l'itinerario rispetto a quanto scritto non parte da Via Previtali ma solo da San Tomaso, non è previsto un raccordo con la sede universitaria di Via Caniana

Testo da modificare
MODIFICARE Da BM a B, integrazione progettuale di collegamento con il centro da Caniana a S.Bernardino a S.Giorgio

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 107	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità	59

Motivazione

C01 nei fatti la realizzazione del tratto di allargamento dei marciapiedi di Via Tiraboschi ha escluso il percorso ciclabile e le bici nonostante il cordolo messo e poi tolto, restano in commistione con strette corsie per gli autobus e le auto

Richiesta integrazione

Si richiede di verificare continuità con il completamento del tratto di Via Zambonate

Osservazione 108

Documento/Capitolo

Pagina

Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità

59

Motivazione

C04 valutare se sia prioritario in quanto doppione di itinerario parallelo (anche se utilizza strade con pochissimo traffico): da Via Castagneta a Via Ramera è più utile mettere in sicurezza il bordo del tratto di strada statale di chi non fa la salita della green way

Testo da modificare

MODIFICARE da BM a M,

Osservazione 109

Documento/Capitolo

Pagina

Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità

59

Motivazione

C05 se viene prevista come realizzata sulla T1, rischia di essere una gabbia,

Richiesta di integrazione

Si richiede di inserire collegamenti a lisca di pesce dal territorio e dagli itinerari circostanti.

Osservazione 110

Documento/Capitolo

Pagina

Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità

59

Motivazione

C06 priorità assoluta per dare continuità e sicurezza agli accessi dal centro alla green wai

Testo da modificare

MODIFICARE da BM a B

Osservazione 111

Documento/Capitolo

Pagina

Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità

59

Motivazione

C07 integrare con quanto appena approvato sulle aree ex ISMES

Richiesta di integrazione

Integrare percorsi con quanto appena approvato sulle aree ex ISMES

Osservazione 112

Documento/Capitolo

Pagina

Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità

59

Motivazione
C09 il sottopasso con la presenza della roggia è di difficile fattibilità e con costi eccessivi, meglio aggirare come prevede il Biciplan

Testo da modificare
MODIFICARE da BM a M

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 113	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità	59

Motivazione
C10 completare il tratto di collegamento in uscita dalla tram bike verso il nuovo rondò e quindi Via Berlese appena realizzata

Testo da modificare
MODIFICARE da BM a B

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 114	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità	59

Motivazione
Riteniamo che sia possibile attuare già nel breve periodo il collegamento via Cave, via Galmozzi, Ospedale: si tratta di un itinerario breve ma utile al completamento del percorso

Testo da modificare
C23: da BM a B

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 115	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità	59

Motivazione
C11: Riteniamo sia necessario aggiungere il tratto dall'uscita dal Parco Galgario a Via Noli

Testo da eliminare
Aggiungere il tratto dall'uscita dal Parco Galgario fino a Via Noli

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 116	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità	59

Motivazione
C13 sarebbe meglio passare sul lato destro della fiera utilizzando la carrareccia esistente a lato roggia e superare la ferrovia dove sull'altro lato esiste la ciclabile del Comune di Seriate già collegata alla Borgo Palazzo

Richiesta di integrazione
Verificare alternativa di tracciato in base a costi benefici

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 117	
--	--

Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità	59

Motivazione
C15 non si capisce se si rinvia a Porta Sud o se si modifica l'attuale utilizzo del sottopasso, urgente completare l'uscita dal sottopasso fino al collegamento con Via Europa per dare continuità al già problematico itinerario della Pedemontana Alpina che attraversa la nostra città

Testo da eliminare
MODIFICARE da BM a B

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 118	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità	59

Motivazione
C18 integrare l'itinerario con il tratto di carrareccia a lato del Morla in ambiente naturale

Richiesta integrazione
Verificare modifica di tracciato

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 119	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità	59

Motivazione
C19 in tutto l'itinerario, anticipare a breve periodo la passerella sulla Circonvallazione da Colognola verso il parco Ovest

Testo da modificare
MODIFICARE da M a BM

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 120	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità	59

Motivazione
C22 E' il terzo itinerario di attraversamento di Briantea e di Ferrovia per il collegamento con il nuovo ospedale, l'intervento C25 sta per essere completato

Richiesta di integrazione
Nella progettazione, dare priorità a collegamento a nodo di attraversamento sul lato di Via King e collegare con itinerari Auchan Conad e Parco di Via Leopardi

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 121	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità	59

Motivazione
C24 collegare a nord al parco della truca (dove esiste già un passaggio ufficioso) da Via Brambilla a Via Failoni

Richiesta di integrazione
Verifica tracciato e collegamento

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 122	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità	59

Motivazione
C25 lavori in corso e sottopasso già realizzato, anticipare l'apertura rispetto ai lavori complessivi dell'albergo

Testo da modificare
MODIFICARE da BM a B

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 123	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 6-6 Scenario PUMS - Ciclabilità	59

Motivazione
CI Aggiungere alla Velostazione la sua accessibilità attraverso percorsi dedicati

Richiesta di modifica
Progettare l'accessibilità attraverso percorsi dedicati

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 124	
Documento/Capitolo	Pagina
Figura 6-9 : Ciclabilità - Localizzazione degli interventi	59

Motivazione
Aggiungere le frecce rosse verso il collegamento con gli itinerari previsti o già realizzati dagli altri Comuni, ad esempio, Gorle, Stezzano, Treviolo, Seriate

Richiesta integrazione
Inserire in cartografia le frecce in direzione delle ciclopedonali già realizzate o progettate dai comuni contermini

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 125	
Documento/Capitolo	Pagina
6.5 GESTIONE DELLA DOMANDA DI MOBILITA' - Mobility Manager	59

Motivazione
Si ritiene utile che la risorsa dei mobility manager venga al meglio utilizzata, per far crescere una rete capillare di sensori e di attori sui temi delle articolazioni ed implementazioni delle politiche di mobilità

Testo da eliminare
il continuo sviluppo delle azioni di mobility management (interventi da M03 a M05), da un lato rafforzando la cooperazione con le aziende per quanto riguarda i più tradizionali piani degli spostamenti casa-lavoro, dall'altro ponendo grande attenzione agli spostamenti per motivi di studio, con i piani degli spostamenti casa-scuola, gli interventi per facilitare e mettere in sicurezza l'accesso ai poli scolastici, le aree pedonali temporanee;

Testo da inserire
il continuo sviluppo delle azioni di mobility management (interventi da M03 a M05), da un lato rafforzando la cooperazione con le aziende per quanto riguarda i più tradizionali piani degli spostamenti casa-lavoro, dall'altro ponendo grande attenzione agli spostamenti per motivi di studio, con i piani degli spostamenti casa-scuola, gli interventi per facilitare e mettere in sicurezza l'accesso ai poli scolastici, le aree pedonali; coerentemente con ciò il PUMS prevede l'attivazione di un tavolo permanente con i Mobility Manager scolastici, aziendali e d'area che sia convocato periodicamente per raccogliere le

istanze dei MM e per innestarle nella programmazione cittadina. Tali incontri prevederanno la redazione di verbali a disposizione dei cittadini.

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 126	
Documento/Capitolo	Pagina
Ciclabilità	62

Motivazione
Riteniamo che sia essenziale il rafforzamento della segnaletica orizzontale con simbologie omogenee e con colorazione evidente

Richiesta integrazione
Aggiungere la priorità del rafforzamento della segnaletica orizzontale con simbologie omogenee e con colorazione evidente (es: fondo rosso)

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 127	
Documento/Capitolo	Pagina
6.6 Logistica Urbana	64

Motivazione
Si ritiene necessario promuovere celermente una fase di sperimentazione di un diverso modello di distribuzione delle merci e dei piccoli colli. Si ritiene che l'Amministrazione comunale possa avere un ruolo rilevante nella costruzione di un tavolo operativo di confronto tra una serie di operatori al fine di condividere scelte strategiche, modalità operative e di incentivo per quanti aderiscano alla sperimentazione. Nelle prime fasi attuative si ritiene necessaria l'individuazione di un'area, meglio se pubblica, disponibile per la sperimentazione di un hub merci al servizio di Città Alta, i Borghi e le aree sensibili dal punto di vista storico ambientale. Il PGT potrà completare l'individuazione delle aree per hub merci al servizio delle diverse parti della città.

Testo da eliminare
ELIMINARE in conseguenza a pag. 66, 18esima riga, le parole "esplorare la possibilità di". ELIMINARE in conseguenza nella Tabella 6-10 a pag. 67, azione L07, le parole: "Esplorazione per la"

Testo da inserire
PROPOSTA DI INTEGRAZIONE DEL DOCUMENTO. Si propone di aggiungere a pag. 64, in fondo:
"L'Amministrazione comunale, al fine di avviare celermente la sperimentazione dell'accordo con gli operatori della logistica urbana, indica nel PUMS l'area per l'hub merci al servizio di Città Alta e Borghi. Questo hub diviene la sede di scarico e carico verso un numero ridotto di mezzi elettrici e si inserisce in una prima fase di sperimentazione di una nuova logistica. Il PGT individuerà le altre aree a servizi dedicate agli hub merci per tutte le zone della città." AGGIUNGERE in conseguenza alla tabella 6-9 a pag. 65, per gli aderenti all'accordo le parole: "accesso all'hub merci" ELIMINARE in conseguenza a pag. 66, 18esima riga, le parole "esplorare la possibilità di". ELIMINARE in conseguenza nella Tabella 6-10 pag. 67, azione L07: eliminare le parole "Esplorazione per la"

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 128	
Documento/Capitolo	Pagina
6.6 Logistica Urbana	64

Motivazione
La sperimentazione di un diverso sistema di distribuzione delle merci deve essere considerata prioritaria ed iniziata al più presto, a partire dagli ambiti urbani più sensibili dal punto di vista storico ambientale, e dove l'intrusione fisica e l'impatto ambientale sono più visibili. Un accordo con gli operatori deve distinguere in modo netto regole molto stringenti e limitanti per chi non volesse aderire all'accordo di sperimentazione e chi invece si impegna ad operare per costruire una prima fase sperimentale

Testo da eliminare
MODIFICA Tabella 6-9 pag. 65: eliminare per i non aderenti all'accordo la fascia oraria "6.00-7.00".

Testo da inserire
MODIFICA Tabella 6-9 pag. 65: eliminare per i non aderenti all'accordo la fascia oraria "6.00-7.00", INTRODURRE per gli aderenti all'accordo la fascia oraria "6.00-7.00".

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 129	
Documento/Capitolo	Pagina
6.6 Logistica Urbana	66

Motivazione
La proposta di pack stazioni appare di impatto visivo pesante e sostanzialmente inutile. Riteniamo siano da privilegiare accordi con i negozi di vicinato stimolandone la funzione sociale.

Testo da eliminare
diffondere l'installazione e l'uso di "pack stations" (intervento L08) per le consegne centralizzate degli acquisti effettuati tramite e-commerce, anche con la possibilità che le celle siano refrigerate (cfr. prodotti alimentari freschi o surgelati) le pack stations, situate a breve distanza dalle abitazioni, permettono di centralizzare i conferimenti di merce in luoghi giudicati idonei a tali operazioni evitando le consegne indirizzate per indirizzare tale soluzione, insieme a una più stringente regolamentazione del transito di veicoli adibiti alla consegna di prodotti e-commerce nelle aree più delicate e pregiate di Bergamo (Città Alta, borghi), consente di limitarne drasticamente l'impatto;

Testo da inserire
Stringere convenzioni con i negozi di vicinato affinché possano fungere da punto di consegna degli acquisti effettuati tramite e-commerce prevedendo anche la possibilità di dotarsi di "caselle" refrigerate (cfr. prodotti alimentari freschi o surgelati). I negozi di vicinato situati a breve distanza dalle abitazioni, permettono di centralizzare i conferimenti di merce in luoghi giudicati idonei a tali operazioni evitando le consegne indirizzate per indirizzare. Tale soluzione, insieme a una più stringente regolamentazione del transito di veicoli adibiti alla consegna di prodotti e-commerce nelle aree più delicate e pregiate di Bergamo (Città Alta, borghi), consente di limitarne drasticamente l'impatto e porta ad ampliare le funzioni ad esercizi commerciali sempre più in difficoltà a causa della concorrenza della GDO e dell'e-commerce.

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 130	
Documento/Capitolo	Pagina
6.6 Logistica Urbana	66

Motivazione
Riteniamo che sia possibile e coerente con l'impostazione del PUMS anticipare L01 e L07

Testo da modificare
MODIFICARE da M a B

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 131	
Documento/Capitolo	Pagina
6.6 Logistica Urbana	66

Motivazione
Si ritiene necessario che una prima fase di sperimentazione sia completata entro l'attuale ciclo amministrativo. Si propone di rivedere i tempi di attuazione di una serie di azioni per poterne vedere i risultati entro il 2024

Testo da eliminare
MODIFICA Tabella 6-10 pag. 67, nella colonna periodo: - L01 eliminare "M" sostituire con "B"; - L02 eliminare "M" sostituire con "B"; - L03 eliminare "M" sostituire con "B"; - L05 eliminare "ML" sostituire con "B contestuale con le azioni da monitorare"; - L06 eliminare "ML" sostituire con "M"; - L07 eliminare "M" sostituire con "B".

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 132	
Documento/Capitolo	Pagina
6.7 Tecnologie applicate al sistema dei trasporti	68

Motivazione
Riteniamo necessario andare nella direzione della piena applicazione dello spirito della normativa sugli Open Data.

Richiesta integrazione
Il PUMS prevede che la centrale di monitoraggio metta a disposizione in formato OPEN ed in continuo tutti i dati relativi alla mobilità urbana ed extraurbana (disponibilità posti nei parcheggi, posizione di veicoli del TPL, disponibilità LaBIgi, etc) in modo da permettere a qualsiasi sviluppatore di accedervi e di utilizzarli

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 133	
Documento/Capitolo	Pagina
6.7 Tecnologie applicate al sistema dei trasporti	68

Motivazione
Riteniamo necessario che per ogni progetto di mobilità vengano messi a disposizione i file dei progetti in forma .shp in modo da comprendere precisamente quali possano essere le conseguenze.

Richiesta integrazione
Il PUMS prevede che per ogni progetto relativo alla mobilità vengano messi a disposizione i documenti in digitale anche in formato .shp

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 134	
Documento/Capitolo	Pagina
6.7 Tecnologie applicate al sistema dei trasporti	68

Motivazione
Riteniamo necessario che in considerazione dello sviluppo delle nuove tecnologie i sistemi di mobilità restino al passo con i tempi cercando soluzioni integrate e semplici per l'utenza

Richiesta integrazione
lavorare intensamente sulla integrazione tra le modalità di pagamento dei servizi di mobilità

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 135	
Documento/Capitolo	Pagina
6.7 Tecnologie applicate al sistema dei trasporti	68

Motivazione
Si richiede di inserire specifica relativa alla sperimentazione dei mezzi a guida autonoma per l'accessibilità a Città Alta

Testo da eliminare
si tratterà di individuare nella città di Bergamo le aree più adatte alla sperimentazione di tali tecnologie con l'intento di renderle parte integrante dei servizi di mobilità offerti ai cittadini: tali aree possono in via prioritaria riguardare gli ambiti periferici e/o quelli più centrali di nuova realizzazione (es. Porta Sud);

Testo da inserire
si tratterà di individuare nella città di Bergamo le aree più adatte alla sperimentazione di tali tecnologie con l'intento di renderle parte integrante dei servizi di mobilità offerti ai cittadini: tali aree possono in via prioritaria riguardare l'accesso a Bergamo Alta, gli ambiti periferici e/o quelli più centrali di nuova realizzazione (es. Porta Sud);

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 136	
--	--

Documento/Capitolo	Pagina
Stima matrice Origine Destinazione futura del modo privato	73

Motivazione
Riteniamo che sia significativo che sia stato studiato l'effetto del prolungamento del tram dalla stazione fino a porta nuova e che si sia poi scelto di non inserire questa possibilità nel PUMS. Riteniamo che sia opportuno fare lo stesso studio sulla proposta di reinserimento della connessione T3 Via Corridoni - Ospedale

Testo da eliminare
Effettuare un test di sensitività relativamente al reinserimento dell'ipotesi di tracciato della T3

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 137	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 7-7: Risultati del modello MOMOS nello SR e nello SP al 2030	89

Motivazione
Aggiungere in tabella per ZTL Aree Pedonali e Zone 30 anche il valore percentuale dei km lineari e non solo della percentuale sull'area urbanizzata

Richiesta integrazione
Aggiungere in tabella per ZTL Aree Pedonali e Zone 30 anche il valore percentuale dei km lineari e non solo della percentuale sull'area urbanizzata

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 138	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 7-7: Risultati del modello MOMOS nello SR e nello SP al 2030	90

Motivazione
Separare la ripartizione modale da Ciclopedonale a Pedonale e Ciclabile (come nella torta di Figura 7-10)

Richiesta di integrazione
Separare la previsione di aumento di queste modalità di spostamento.

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 139	
Documento/Capitolo	Pagina
Ripartizione modale	91

Motivazione
Il numero di spostamenti ciclabili in 10 anni è previsto in aumento del solo 8% rispetto alla situazione attuale

Testo da eliminare
Incrementare la previsione di aumento di questa modalità di spostamento

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 140	
Documento/Capitolo	Pagina
Stima parametrica dei costi d'investimento	93

Motivazione
Lo scenario di riferimento viene considerato invariante, nonostante alcune scelte siano contraddittorie a livello di sostenibilità, non sono finanziate completamente, si possano ipotizzare alternative con un rapporto costi benefici più equilibrato e con tempi di realizzazione più adeguati

Testo da modificare
Alla 4 riga dopo “ed essendo” AGGIUNGERE “alcuni”

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 141	
Documento/Capitolo	Pagina
Stima parametrica dei costi d’investimento	93

Motivazione
I costi unitari al Km degli itinerari ciclabili sono notevolmente sottodimensionati, il biciplan conteneva costi diversificati rispetto al tipo di realizzazione, se si guarda ai tratti realizzati in questi 5 anni e alle previsioni degli interventi in corso negli ultimi POP

Richiesta di integrazione
Aumentare il costo medio a 400.000 Euro al Km e diversificare per tipologia come nel Biciplan

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 142	
Documento/Capitolo	Pagina
Stima parametrica dei costi d’investimento	93

Motivazione
Le cifre vanno notevolmente modificate e corrette in base a quanto recentemente comunicato per il treno per Orio, anche per la T2 vanno inserite le quote di competenza a carico del Comune di Bergamo, va altresì reso realistico il costo medio unitario sulla ciclabilità e di altre infrastrutturazioni (bus priority)

Richiesta integrazione
Modificare con costi a preventivo aggiornati e realistici

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 143	
Documento/Capitolo	Pagina
Stima parametrica dei costi d’investimento	95

Motivazione
Fare una simulazione per spalmare annualmente nei POP decennali le spese di investimento previste

Richiesta integrazione
Aggiungere una possibile pianificazione economica divisa per anno e non solo per grandi periodi

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 144	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 9-1: Indicatori inclusi nel DM 4 agosto 2017	101

Motivazione
Non è previsto nessun incremento modale in bicicletta significativo sugli spostamenti interni nonostante incremento di 40 km di nuovi itinerari e politiche di incentivo, e addirittura gli spostamenti a piedi vengono previsti in diminuzione

Richiesta integrazione
Verifica dello stato di fatto e inserimento di un incremento più realistico

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 145	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 9-2: Indicatori del PUMS - Domanda di mobilità	104

Motivazione
Riteniamo opportuno separare la ripartizione modale da Ciclopedonale a Pedonale e Ciclabile

Richiesta di integrazione
Separare la ripartizione modale da Ciclopedonale a Pedonale e Ciclabile

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 146	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 9-3: Indicatori del PUMS - Offerta di trasporto (rete viaria e sosta)	105

Motivazione
Chiediamo che venga aggiunto il dato di base (mancante) più importante della rete stradale nello stato di fatto SDF (circa 300 Km di cui 274 di comunali), nella rete stradale non mettere solo la percentuale sull'area urbanizzata ma anche i km lineari di incremento

Richiesta integrazione
INSERIRE dato corretto e come allegato una tabella con lunghezza larghezza caratteristiche classificazione di ogni strada

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 147	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 9-5: Indicatori del PUMS - Ciclabilità	105

Motivazione
Verificare puntualmente lo stato di fatto dei percorsi esistenti che non risulterebbe di 50,2 Km e suddividere per tipologia

Richiesta di integrazione
Verificare puntualmente lo stato di fatto dei percorsi esistenti e suddividere per le diverse tipologie esistenti

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 148	
Documento/Capitolo	Pagina
Tabella 9-6: Indicatori del PUMS - Ambiente	106

Motivazione
Riteniamo che sia opportuno esplicitare, nei riferimenti al particolato, la composizione almeno per quel che riguarda PM 2,5 e PM10

Richiesta di integrazione
Separare il particolato in PM10 e PM 2,5

<input checked="" type="checkbox"/> Osservazione 149	
--	--

Motivazione
Si riscontra nel PUMS la mancanza di uno studio di dettaglio sull'accessibilità a Città Alta e ai Colli. Riteniamo opportuno che venga redatto come documento integrativo correlato al Piano Particolareggiato di Città Alta e Colli

Proposta di integrazione
PROPOSTA DI INTEGRAZIONE AL DOCUMENTO: si richiede la redazione di uno studio specifico sull'accessibilità a Città Alta che si focalizzi sui poli attrattori esistenti e su quelli che si intendono sviluppare studiando tutte le opzioni per raggiungerli in maniera sostenibile

Osservazione 150

Motivazione

Si riscontra la mancanza di linee guida relative ai futuri parcheggi sia dal punto di vista dei principi generali che da quello delle funzioni che dovrebbero assolvere.

Proposta di integrazione

PROPOSTA DI INTEGRAZIONE AL DOCUMENTO: si richiede la redazione di un apposito paragrafo in cui indicare le caratteristiche che si intende debbano avere i nuovi parcheggi o quelli che per vari motivi verranno ristrutturati nei prossimi anni. Si richiede che per l'individuazione delle aree di realizzazione dei nuovi parcheggi venga posto il principio del "non consumo di suolo"; che i parcheggi vengano progettati o riprogettati con caratteristiche intermodali e con la massima attenzione all'utilizzo delle nuove tecnologie sia sul fronte costruttivo, sia su quello energetico (coperture fotovoltaiche) che per quel che riguarda l'utilizzabilità (utilizzo di sistemi tecnologici evoluti per il pagamento, la prenotazione, la sorveglianza dei veicoli etc).

Osservazione 151

Motivazione

Si riscontra nei documenti del PUMS la presenza di una pluralità di stime e di dati sui medesimi fenomeni/processi. Le diverse modalità di stima e di calcolo sono spesso date per conosciute. E' utile fornire strumenti di inquadramento e di comprensione ad un pubblico più vasto, interessato alle politiche pubbliche.

Proposta di integrazione

PROPOSTA DI INTEGRAZIONE AL DOCUMENTO Si chiede di inserire in allegato al PUMS un'Appendice completa, dove siano elencate e spiegate le fonti e le caratteristiche dei dati (flussi, consumi energetici, rumore, inquinamento, ...), esplicitate le diverse metodologie di raccolta, motivati gli usi nel PUMS delle diverse serie di dati. Si chiede inoltre che nell'Appendice sia indicata la sitografia e la modalità di consultazione dei dati, compresi quelli sull'uso dello sharing (auto, biciclette, ecc.) e sulle politiche pubbliche (bandi, bilanci, progetti, ...). Si chiede infine che sia istituito ed aggiornato, nel Portale del Comune di Bergamo la sezione specifica "Mobilità sostenibile" che contenga tutti dati, link e informazioni.

Osservazione 152

Motivazione

Si riscontra che l'attuale sistema del TPL viene assunto dal PUMS senza alcuna analisi dell'esistente nonostante le evidenti problematiche per il cittadino generate dalla diversità dei percorsi tra linee diurne e notturne, attualità dei poli attrattori considerati: si pensi in particolare alle recenti iniziative dell'università che stanno portando a stravolgere i poli attrattori urbani per una fascia d'utenza in costante crescita.

Proposta di integrazione

PROPOSTA DI INTEGRAZIONE AL DOCUMENTO Si richiede l'elaborazione di un'integrazione al PUMS che analizzi le linee del TPL attualmente esistenti diurne e notturne, ne verifichi l'attualità e le possibili modifiche, dettagli le strategie di bus priority linea per linea.