



Verbale incontri tecnici 01/02/2019, Bergamo, Palazzo Frizzoni

TPL e SHARING MOBILITY

Già affrontato nel tavolo del giorno precedente, viene fatto notare che non c'è un'adeguata **informazione relativa ai collegamenti con la Città Alta**. Mentre ci sono lunghe code per prendere la funicolare, spesso la linea bus 1 circola vuota perché poche persone conoscono il servizio.

Anche il **collegamento tra la Città Alta e San Vigilio necessita un potenziamento**: negli ultimi anni, complice anche l'aumento dei flussi turistici, la frazione sta registrando un aumento delle presenze e di attività commerciali. Diventa quindi necessario migliorare il collegamento, con una maggior frequenza e un allargamento della fascia oraria di attività della funicolare.

Sul tema del trasporto pubblico, le linee tranviarie rappresentano gli interventi principali: la presenza dei parcheggi di interscambio, dislocandoli nelle parti più esterne e facendo un ragionamento di scala vasta, possono essere elemento determinante per ridurre il volume di traffico che interessa quotidianamente le strade urbane. Necessario progettare i punti di interscambio non solo come passaggio tra modalità diverse di trasporto, ma come veri e propri **hub della mobilità**, nuovi centri dotati di servizi che possono rispondere a diverse esigenze (turistiche, pendolarismo (info, commercio, ecc)). Un esempio di possibile hub è nel quartiere di Celadina che potrebbe rispondere ad esigenze anche legate ai grandi eventi (partite di calcio comprese). Questi nuovi centri dovrebbero rispondere non solo alle esigenze di mobilità (parcheggi, TPL, sharing mobility, ecc), ma dovrebbero diventare nuovi centri urbani, ricoprendo il ruolo di nuove centralità (legame con la pianificazione urbanistica comunale e sovralocale). Priorità ai nodi già esistenti come stazioni ferroviarie urbane/metropolitane.

Altro tema molto importante su cui lavorare è il miglioramento dell'**accessibilità del trasporto pubblico**: al necessario lavoro di rendere completamente accessibile il servizio a persone con difficoltà motorie (adeguamento alle fermate, accessibilità ai mezzi), è necessario avere una maggior sensibilità sulle disabilità sensoriali: interventi come annunci sonori e segnaletica visiva/tattile possono rappresentare un grande aiuto alle persone con problematiche alla vista o all'udito migliorando quindi l'accessibilità del trasporto pubblico.

Viene fatta un'osservazione puntuale sulla **linea bus 3**, considerata poco utile per via della bassissima frequenza e degli orari di servizio ridotti; bisogna considerare le potenzialità di questa linea, dato che collega centralità più o meno importanti come la Città Alta, lo stadio e l'ostello. Più in generale, viene proposto di **migliorare l'offerta** (maggior durata del servizio, maggior frequenza, ecc) e **migliorare i collegamenti con le centralità urbane**, in particolare quelle culturali e artistiche (ma anche storiche, naturalistiche, enogastronomiche, ecc), utili non solo per i turisti, ma anche per chi vive e frequenta quotidianamente la città. Questa attenzione la si dovrebbe avere non solo sul trasporto pubblico, ma anche sulla mobilità ciclabile, migliorando così anche l'**integrazione tra TPL e ciclabilità**.

Affrontare il trasporto pubblico in ambito metropolitano diventa elemento fondamentale per rendere competitivo questa modalità di servizio. È doveroso avviare un ragionamento non solo **infrastrutturale** (preso come riferimento il potenziamento della linea ferroviaria tra Ponte San Pietro (verso Milano/Lecco) e

Montello (verso Brescia)), ma anche un impegno sul miglioramento della **qualità del servizio**. La preoccupazione è che una volta migliorata l'infrastruttura, che deve comunque essere affrontata come intervento di scala metropolitana, non si riesca però ad attirare nuova utenza perché il servizio non è abbastanza appetibile (treni vecchi, scarsa frequenza, irregolarità di servizio, ecc). Questa preoccupazione, che ricade sia sulla ferrovia che sul TPL di superficie è accentuata nelle ore serali o festive, fasce orarie notoriamente più sensibili. Su quest'ultimo tema, basta osservare l'irregolarità del servizio anche nelle fasce orarie durante un giorno lavorativo: nelle ore di punta spesso i bus sono a livello di saturazione, mentre nelle fasce orarie di morbida avviene una drastica riduzione di frequenze.

La linea ferroviaria può senza dubbio rappresentare elemento cardine della rete portante del trasporto pubblico bergamasco, anche se non può da sola rispondere a tutta la domanda: un giusto equilibrio tra **linee su ferro (treno+tram) e su gomma (bus priority)**, con l'individuazione di centri di interscambio anche extraurbani (tra questi, vengono considerati prioritari Ponte San Pietro e Montello), deve diventare il principio base del futuro Scenario di piano del PUMS. Progetti legati a nuove opere, ma anche valorizzare l'esistente, in base alle esigenze: ne sono l'esempio i **parcheggi di interscambio lungo la linea T1**. Albino e gli altri parcheggi più esterni (Pradalunga e Nembro) sono insufficienti per soddisfare l'intera domanda. Soprattutto il parcheggio di Albino che, nelle ore di punta, è oggetto di code e rallentamenti, ha demotivato una parte della domanda potenziale che ha preferito continuare ad utilizzare l'automobile per recarsi a Bergamo: lungo la linea sono presenti altri parcheggi, ma questi più si avvicinano al capoluogo meno sono utilizzati perché l'automobilista non percepisce più il vantaggio di parcheggiare la macchina e utilizzare il tram. Diventa quindi necessario aumentare l'offerta di interscambio direttamente all'origine, velocizzando e migliorando il passaggio gomma-ferro. Questi accorgimenti servono soprattutto a ridurre i disagi provocati dalle "rottture di carico", elemento determinante nella scelta del mezzo da utilizzare.

Soffermandosi sulla linea T1, viene discussa la possibilità di **prolungare la linea tranviaria verso il centro**: dati i volumi di traffico (privato e pubblico) dell'area centrale si consiglia di approfondire il suo inserimento per evitare di compromettere il servizio attuale; necessario quindi proteggerla in maniera adeguata, proprio per mantenere alta la qualità del servizio, caratteristica importante della linea tranviaria attuale.

Altre **direttrici importanti (su gomma)** sono **via Broseta** e **Borgo Palazzo**: seppur parallele alla linea ferroviaria da potenziare, queste radiali non entrano in conflitto con il sistema del ferro perché intercettano una domanda diversa da quella soddisfatta dal treno. Inoltre più linee extraurbane si concentrano su queste direttrici, quindi se venisse fatto un ragionamento più ampio di orari, si creerebbe un servizio frequente e cadenzato senza fare grandi modifiche al servizio esistente. Fondamentale collegare maggiormente **Dalmine**, non solo perché centro urbano importante, ma perché sede di servizi, anche università, in stretta relazione con il capoluogo. L'approccio da considerare, in linea anche con il PTCP in fase di aggiornamento, è quello di superare in alcuni casi anche l'area indicata come "Grande Bergamo" e rispondere alle esigenze di mobilità dell'area vasta.

Rete unica significa, ovviamente, anche **integrazione del servizio** (orari della rete minore definiti in relazione alla rete portante, integrazione tariffaria e dell'informazione, ecc).

Si consiglia di avere un **approccio temporale sulla realizzazione della grande rete portante e sugli interventi principali che influenzano la mobilità urbana**:

- A breve-medio, facilmente realizzabile dal punto di vista tecnico, economico e di gestione di servizio. Possono essere intesi anche interventi legati agli orari delle attività (scuola, lavoro,



commercio, svago) in modo da trovare una maggior relazione tra la domanda e l'offerta; citato il Piano degli orari; Interventi infrastrutturali che si possono considerare in questa fascia temporale sono, ad esempio, la creazione di corsie riservate;

- A medio-lungo periodo, opere più impegnative come ferrovia, ecc. Può essere considerata anche la pianificazione urbanistica in quanto le future centralità urbane dovrebbero essere individuate soprattutto in base ai centri di mobilità presenti e futuri. Una maggior integrazione anche dal punto di vista della Pianificazione diventa quindi fondamentale.

Nuovi interventi infrastrutturali legati al trasporto pubblico sono anche l'occasione per attuare nuove **politiche di mobilità**; la realizzazione di una linea di bus priority, ad esempio, può essere accompagnata da una deviazione del traffico privato lungo strade limitrofe, dedicando quindi le principali direttrici, che solitamente attraversano i centri dei quartieri, al trasporto pubblico (con notevoli miglioramenti sull'affidabilità e la velocità commerciale) e al traffico locale. L'inserimento di linee portanti del TPL, quindi, comportano non solo ad una riorganizzazione del servizio di mobilità, ma anche a una riqualificazione degli spazi pubblici.

Ultimo tema affrontato è l'invito a ragionare sulle **politiche volte a incentivare comportamenti più virtuosi** e disincentivare l'uso dell'auto privata. Viene quindi considerata utile inserire non solo azioni di disincentivo, ma anche premialità che involino a cambiare mezzo di trasporto.