Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico del Comune di Bergamo

Rapporto sulle controdeduzioni alle osservazioni presentate

GRUPPO DI LAVORO

Massimo Casanova	**(Comune di Bergamo)**
Oscar Salvati	**(Comune di Bergamo)**
Paola Allegri	**(Comune di Bergamo)**
Silvio Cavati	**(Comune di Bergamo)**
Gianni Scarfone	**(ATB Mobilità SpA)**
Paolo Rapinesi	**(ATB Mobilità SpA)**

INDICE DEI CONTENUTI

1. INTRODUZIONE

2. OSSERVAZIONI PERVENUTE

3. CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI

4. SINTESI

   4.1 Sintesi delle osservazioni ordinate per presentazione
   4.2 Sintesi delle osservazioni ordinate per argomento

1. INTRODUZIONE

1. INTRODUZIONE

La Giunta Comunale con deliberazione n. 346/355 del 30/10/2012 ha adottato il Piano Urbano del Traffico (PUT) del Comune di Bergamo.

A tale provvedimento è stata data massima pubblicità attraverso l'avviso di deposito per 30 giorni del PUT, in visione al pubblico, a partire dal giorno 13/11/2012 al giorno 12/12/2012, presso la Segreteria Generale e presso il Servizio Mobilità e Trasporti. La comunicazione alla cittadinanza è stata inoltre effettuata anche attraverso la pubblicazione dell'avviso stesso su due quotidiani, uno a livello locale "L'Eco di Bergamo" ed uno a livello nazionale "Il Giorno".

L'avviso evidenziava, inoltre, che contestualmente al periodo di deposito potevano essere presentate osservazioni al PUT entro e non oltre le ore 16.30 del giorno 12/12/2012.

Entro il termine stabilito sono pervenute complessivamente n. 41 osservazioni.

Sulla base delle indicazioni dell'Amministrazione Comunale sono state analizzate anche le osservazioni pervenute fuori termine contrassegnate dai numeri dal 41 al 48.

Le osservazioni sono state numerate, protocollate e sono state rubricate così come evidenziato nel capitolo successivo.

2. OSSERVAZIONI PERVENUTE

2. OSSERVAZIONI PERVENUTE

Si allegano le copie delle n. 48 osservazioni pervenute.

	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi
1	Adami Alessandro via Acquaderni	E0173500 del 22/11/2012	Privati	4
2	Associazione Borgo San Leonardo Piro Luciano	E0176621 del 28/11/2012	Associazione	1
3	Gestioni Immobili Geom. Antonio Quarti&C. S.A.S. via Zanica	E0180822 del 05/12/2012	Privati	2
4	Imprenditori di Bergamo Ovest Ruggieri Dario (Longuelo) - Bertuletti Giorgio (Loreto)	E0181800 del 07/12/2012	Associazione	2
5	Studio Gamba G. Vittorio S.A.S. via Mozart	E0182031 del 07/12/2012	Privati	2
6	Studio Gamba G. Vittorio S.A.S. via Leoncavallo	E0182032 del 07/12/2012	Privati	2
7	"Comitato 30 Ottobre 2012" Comitato di volontariato dei Quartieri Longuelo e Loreto Bergamo Angione Girolamo	E0182489 del 10/12/2012	Associazione	1
8	Comitato di Quartiere di Campagnola Mologni Gianluigi	E0182584 del 10/12/2012	Associazione	4
9	Crippa Paolo via Ponchia	E0182674 del 10/12/2012	Privati	2
10	Crippa Paolo via Ponchia	E0182675 del 10/12/2012	Privati	1
11	Crippa Paolo via Ponchia	E0182677 del 10/12/2012	Privati	1
12	Suardi Severina via Ponchia	E0182681 del 10/12/2012	Privati	1
13	Crippa Paolo via Ponchia	E0182686 del 10/12/2012	Privati	1
14	Recalcati Guido via S. Orsola	E0182851 del 10/12/2012	Privati	1
15	Zaffanella Orio via Carducci	E0183012 del 10/12/2012	Privati	2
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	13
17	Comitato Borgo Palazzo No corsia preferenziale Salvi Luigi	E0183146 del 10/12/2012	Associazione	1
18	Associazione Commercianti Artigiani Borgo Palazzo Presidente Pedroni Franca	E0183152 del 10/12/2012	Associazione	1
19	Residenti via Leoncavallo Previtali Alcide	E0183413 del 11/12/2012	Privati	2
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	11
21	Comitato Quarenghi Associazione di Quartiere Quarenghi Presidente Martinelli Giulia	E0183583 del 11/12/2012	Associazione	6
22	Crippa Paolo via Ponchia	E0183830 del 11/12/2012	Privati	1

	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	19
24	Parietti Anita via Baioni	E0183905 del 11/12/2012	Privati	1
25	Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	E0184077 del 12/12/2012	Associazione	6
26	Bovini Isabella via Mozzoni	E0184168 del 12/12/2012	Privati	1
27	Bovini Isabella via Mozzoni	E0184170 del 12/12/2012	Privati	1
28	Bovini Isabella via Mozzoni	E0184173 del 12/12/2012	Privati	1
29	Olivo Marco - Rinaldi Valentina via del Riolo - via San Colombano	E0184266 del 12/12/2012	Privati	1
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	12
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	25
32	Residenti quartiere di Longuelo Pedretti Luisanna	E0184365 del 12/12/2012	Privati	
33	Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	E0184371 del 12/12/2012	Privati	6
34	Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	E0184406 del 12/12/2012	Associazione	8
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	22
36	Provincia di Bergamo Dirigente Stilliti Renato	E0184497 del 12/12/2012	Ente	1
37	Gandolfi Nicola via Roccolino	E0184552 del 12/12/2012	Privati	9
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	11
39	Ciresa Mariateresa - Maramai Bice via Borgo Palazzo	E0184601 del 12/12/2012	Privati	4
40	Condomini del Condominio di Viale Giulio Cesare Trombetta Cappellani Federica	E0184604 del 12/12/2012	Privati	1
41	Arpa Direttore Licotti Carlo	E0181388 del 06/12/2012	Ente	2
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012	Associazione	38
43	Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	E0185092 del 13/12/2012	Azienda	7
44	Parco dei Colli Responsabile del Servizio Rottini Pierluigi	E0184947 del 13/12/2012	Ente	2
45	Monastero San Benedetto Madre Abbadessa Emilia M. Tarcisia Pezzoli O.S.B.	E0185619 del 14/12/2012	Privati	1

	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi
46	Comitato Genitori di Colognola Presidente Locatelli Alice Caterina	E0190843 del 27/12/2012	Associazione	4
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013	Privati	12
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013	Associazione	14

(1)

"Per conto di:
alessandro.adami@postacertificata.gov.it"
<posta-certificata@cecpac.posteitaliane.it>

Per
protocollo@cert.comune.bergamo.it
CC

Oggetto
POSTA CERTIFICATA: Osservazioni su Piano Urbano del Traffico

21/11/2012 12.39

Per favore, rispondere a
alessandro.adami@postacertificata.gov.it

```
Messaggio di posta certificata
Il giorno 21/11/2012 alle ore 12:39:56 (+0100) il messaggio
"Osservazioni su Piano Urbano del Traffico" è stato inviato da
"alessandro.adami@postacertificata.gov.it"
ed indirizzato a:
protocollo@cert.comune.bergamo.it
Il messaggio originale è incluso in allegato.
Identificativo messaggio:
03C58F4F.0000A9D9.22C46BA3.059D6836.posta-certificata@cecpac.posteital
iane.itReceived: from pvr-cec-wm-be4 (172.18.131.17) by
pvr-cec-smtp2.cecpac.local (8.6.036.03)        id 50884BCF00247F32 for
protocollo@cert.comune.bergamo.it; Wed, 21 Nov 2012 12:39:55 +0100
Received: from (172.18.130.18) by be4-webmail.postacertificata.gov.it;
Wed, 21 Nov 2012 12:39:55 +0100
Message-ID:
<03C58F4F.0000A9D9.22C46BA3.059D6836.posta-certificata@cecpac.posteita
liane.it>
Date: Wed, 21 Nov 2012 12:39:55 +0100 (CET)
From: "alessandro.adami@postacertificata.gov.it"
<alessandro.adami@postacertificata.gov.it>
Reply-To: "alessandro.adami@postacertificata.gov.it"
<alessandro.adami@postacertificata.gov.it>
To: protocollo@cert.comune.bergamo.it
Subject: Osservazioni su Piano Urbano del Traffico
```

PGE0173500-2012

Content-Type: text/plain;charset="UTF-8"
Content-Transfer-Encoding: quoted-printable
MIME-Version: 1.0
X-Originating-IP: 172.18.130.18
X-TipoRicevuta: completa
X-Riferimento-Message-ID:
<4607406.39791353497995657.JavaMail.defaultUser@defaultHost>
Egregio Sig. Sindaco,
mi chiamo Alessandro Adami e mi sono trasferito da circa un anno a Bergamo per
motivi di lavoro. Ora abito in una delle nuove palazzine previste nel PdZ167 e
costruite in via Acquaderni (quartiere Monterosso-Valtesse).
Ho letto con molto interesse il nuovo PUT, e apprezzato moltissimo la
metodologia con cui l'amministrazione sta procedendo per migliorare a 360 gradi
il sistema di mobilità e gestione del traffico. Complimenti davvero.
Vorrei tuttavia segnalarVi alcune criticità legate al traffico veicolare in
corrispondenza della Circonvallazione Fabriciano, in modo che possiate mettere
alla prova dei fatti il nuovo PUT, e verificarne le migliorie rispetto al piano
attuale.
Le criticità sono le seguenti:
1) data la conformazione dell'asse stradale e la mancanza di dissuasori per la
riduzione di velocità, il limite sulla Fabriciano non viene assolutamente
rispettato (la velocità media dei veicoli è di circa 100-110 km/h, invece che
70km/h);
2) i motocicli di grossa cilindrata sfruttano il rettilineo per lanciare il
mezzo a tutta velocità (200-250km/h);
3) si verificano sorpassi tra i veicoli anche se la carreggiata è unica.
4) i mezzi pesanti da e per la Val Brembana transitano anche in orario
notturno (22-6) e molto spesso a pieno carico (lo si capisce dal rumore del
motore a pieno regime nonostante la velocità non sia elevata);
Chiaramente tutte queste criticità legate alla viabilità, oltre agli evidenti
problemi di sicurezza, creano anche problemi di inquinamento acustico, recando
disturbo alla quiete e al riposo dei residenti.
Le chiederei gentilmente ti sottoporre all'attenzione dell'amministrazione le
problematiche sopra elencate, verificando se nel nuovo PUT sono stati inseriti
strumenti idonei per porvi rimedio.
Infine volevo far presente altre due problematiche, in qualche modo correlate
alle precedenti, ma di diversa natura:
1) la Circonvallazione Fabriciano viene classificata come strada di categoria

D-E (strada urbana di interquartiere), perché secondo il Codice della Strada
non possiede le caratteristiche minime per rientrare nella categoria superiore
(strada urbane di scorrimento).
Eppure il limite di velocità è fissato a 70km/h come le strade di categoria D
(le urbane di scorrimento, appunto), sulle quali, invece, è consentito l'uso
dell'autovelox fisso.
Pensavo quindi di scrivere al prefetto per segnalare questa anomalia, chiedendo di valutare l'abbassamento del limite da 70km/h a 60km/h.
2) Al momento le barriere fonoassorbenti sono posizionate solamente sul lato
opposto della strada, quindi tutti residenti di via Acquaderni, oltre che al
rumore diretto, sono soggetti anche al rumore riflesso.
Nel PTOP 2012-2014 è previsto un adeguamento delle barriere anche sulla circonvallazione Fabriciano (intervento num 08.0652), ma non sul tratto di via
Acquaderni.
Intendo far presente il problema all'ASL, e far verificare a loro la necessità
o meno di tale intervento.
Grazie per l'attenzione
Buon lavoro a tutta l'amministrazione, e complimenti ancora per il nuovo PUT
Distinti saluti
Alessandro Adami

- daticert.xml - smime.p7s

(2)

ASSOCIAZIONE BORGO SAN LEONARDO

Al Sig. Sindaco

del Comune di Bergamo

Oggetto: "Piano Urbano del Traffico Aggiornamento 2012"

adottato con del. n° 346 Reg G.C. del 30 Ottobre 2012

Osservazioni sull'attivazione degli accessi in ZTL e regolamentazione della sosta su strada

Gentile Sig. Sindaco, dott. Franco Tentorio,

nel momento della formazione da parte dell'Amministrazione da Lei guidata di un importante atto di pianificazione urbanistica ed economica quale l' "Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico del Comune di Bergamo" ci sembra opportuno poterLe rendere noto alcune criticità che a nostro avviso, se non risolte, potrebbero pregiudicare le finalità stesse del piano (cfr. D. Lgs. 285/92 art. 36 comma 4) e che viceversa, potrebbero trovare benefica risoluzione attraverso nuove scelte da imprimere allo strumento pianificatorio in occasione della sua definitiva approvazione.

Dopo aver analizzato il documento in oggetto e con preciso riferimento ai punti 5.1.1 "Attivazione controllo degli accessi in ZTL via San Bernardino angolo via Greppi " e 5.1.3 " regolamentazione della sosta su strada di via Moroni " desideriamo formulare le seguenti osservazioni:

1. L'Amministrazione Comunale ha, meritoriamente, istituito bandi "per la selezione di soggetti a cui concedere contributi a sostegno della costituzione di nuove attività commerciali ed artigianali in aree urbane da rivitalizzare" (cfr bando prot. n. U0145471 della Direzione Edilizia Privata e Attività Economiche) ed ha individuato come aree urbane da rivitalizzare, fra le altre, la via S.Bernardino (tratto compreso tra le intersezioni con Largo Cinque Vie e via Previtali), la via Moroni e la via Broseta (tratto compreso tra le intersezioni con Largo Cinque Vie e via Palma il Vecchio), per il tramite del ciato bando l'Amministrazione Comunale **promuove e finanzia** la costituzione di nuove attività con le seguenti tipologie di offerta commerciale/artigianale:
   Esercizi di vicinato alimentare multiprodotto (es. minimarket)
   Esercizi di vicinato alimentare monoprodotto (es. panettiere, fruttivendolo, salumiere)
   Attività artigianale alimentare con vendita di prodotti da forno, pasta fresca, raviolificio
   Fiorista
   Cartoleria
   Rivendita di giornali
   Ferramenta
   Casalinghi
   Merceria
   Sartoria
   Lavasecco
   Negozi di antiquariato
   Gallerie d'arte
   Fashion design shop
   Antichi mestieri
   Nell'aggiornamento del PUT si prevede, attraverso la conferma dell'istituzione della ZTL e

Comune di Bergamo
E0176621 28/11/2012
[VI.7/]

l'attivazione del controllo agli accessi in via San Bernardino angolo via Greppi, l'impossibilità, di fatto, dell'accesso veicolare alle citate vie che sarebbero bisognose di rivitalizzazione, dell'accesso degli utenti delle nuove attività promosse e finanziate, con il risultato di sopprimere l'ormai precario commercio esistente, far allontanare dal borgo artigiani e commercianti verso zone più accessibili e rendere sempre più "bisognose" di rivitalizzazione le vie San Bernardino, Moroni e limitrofe.

2. Dopo mesi di applicazione sperimentale della ZTL da via San Bernardino angolo via Greppi si è accertato che il traffico non cali nell'area ma venga semplicemente spostato nelle vie limitrofe come via Giacomo Quarenghi, via Palazzolo, via Previtali, via Baschenis, ecc... senza risolvere il problema. Anzi aumentando drasticamente.
3. Anche la conversione degli stalli di sosta a pagamento in via Moroni in stalli riservati ai residenti avrebbe l'unico effetto, durante le ore diurne, di "desertificare" la zona con evidenti svantaggi per commercianti e residenti. Vorremmo un Borgo fruibile a tutti , non un parcheggio per pochi ,ricordando che i commercianti sono anch'essi residenti e che comunque non chiedono parcheggi per loro ma per chi per svariati motivi, vogliono venire nel Borgo (es. per ospedale Palazzolo).
4. In definitiva confermare la Ztl e togliere gli stalli di sosta a pagamento in via Moroni creerebbe ancora più traffico veicolare nelle vie limitrofe con lunghe code e manderebbe i parcheggi a pagamento nelle vicinanze in tilt come già accaduto nelle domeniche di natale dell'anno scorso. Lo scenario ipotizzato dal Piano non può che creare ulteriori danni anche alla rete commerciale dei negozi di vicinato di Moroni e San Bernardino con ripercussioni in Zambonate –Quarenghi e Tiraboschi che vedrebbe di fatto spostare sull'asse di via Previtali e Giacomo Quarenghi il traffico privato e pendolare , in un momento in cui la crisi sta producendo la perdita di centinaia di posti di lavoro anche all'interno della città;

Conclusioni

Alla luce di quanto sopra esposto è facile verificare come siano maggiori i costi a carico della residenzialità del quartiere con qualche migliaio di residenti, per non parlare delle attività commerciali ,produttive e artigianali presenti nel quartiere San Leonardo ed è facile immaginare a breve quali saranno gli effetti negativi sul lavoro per effetto di questi provvedimenti; effetti che produrranno molte chiusure aziendali, con la conseguenza di impoverire il territorio e privare i residenti dei servizi primari tipici dei negozi di vicinato, importanti per la permanenza della residenzialità e soprattutto per le esigenze delle famiglie. Di fatto costringendo i residenti ad un maggior uso dei mezzi privati alla ricerca dei beni che non potranno più trovare presso casa. Soprattutto a discapito degli anziani.

Ricordiamo come il sostegno ai negozi di vicinato sia un punto fondamentale delle linee di programma di questa amministrazione,ribaditi fortemente anche dal distretto urbano, la quale è ora impegnata con appositi bandi a tentare di rivitalizzare le vie che per effetto delle modifiche " unilaterali " della viabilità si sono desertificate (vedi via Pignolo).

Crediamo che il trasporto pubblico sia importante e vada sostenuto e incentivato;crediamo e siamo anche fortemente convinti che alcune proposte contenute nel PUT come le ZTL o l'eliminazione dei posteggi a pagamento non vadano a diminuire l'ormai limitato traffico o creare benessere ai residenti, ma al contrario creino molteplici problemi ai residenti e alle attività produttive in essi ben inseriti; più costi e pochi o nulli benefici. La Vostra amministrazione sa bene perché la precedente voleva istituire molte ZTL in Bergamo e che l'ex Sindaco aveva capito che quella nel nostro Borgo era più dannosa che utile ,tanto che continuo a procrastinarla fino alla fine del suo mandato.

Vale anche la pena ricordare che le promesse elettorali non sono state mantenute: nel programma figuravano no ZTL e conseguentemente non figuravano cambio uso dei posteggi di via Moroni .

Pertanto

Si propone l'eliminazione della ZTL 8 San Bernardino – San Leonardo anche perché illogica urbanisticamente

Non solo a nostro avviso , la ZTL deve comprendere (come se ne parla da molti anni) piazza Pontida – Zambonate –Sentierone – via Tasso e Piazzetta Santo Spirito.

Con ossequio

Associazione Borgo San Leonardo

Bergamo 26 novembre 2012

Pro Luciano

Presso

BAR TABACCHI PORTICI
di Piro R.V. 43
Via S. Bernardino, 6 - BERGAMO
Tel. 035 238883
Cod. Fisc. PRI LCN 71M12 F205D
RDN 1996-413461 - P. IVA 02311590166

(3)

GESTIONI IMMOBILI GEOM. ANTONIO QUARTI & C. S.A.S.

P.I. 03270850161
Orario d'ufficio: **da Lunedì a Venerdì 9:00 alle 12.30**
Pomeriggi e Sabato Chiuso - si riceve per appuntamento

STUDIO: Via Locatelli 62 24121 BERGAMO
Tel. 035 / 24.33.10 Fax. 035 / 23.90.29
Consulente del Tribunale di Bergamo
E-mail: amministrazioni@studioquarti.it

Egregio Signore
Tentorio dr. Franco
Sindaco del Comune di
BERGAMO

OGGETTO: osservazioni al piano urbano del traffico.

Il sottoscritto Quarti geom. Antonio in qualità di amministratore del Condominio Parco San Giovanni Bosco di Via Zanica, 2 in Bergamo, su richiesta della totalità dei Condomini

chiede

che la zona Malpensata venga inserita nella ***"Zona di rilevanza urbanistica"***, ai sensi del Codice della strada ed in riferimento al PUT, poiché questa zona è attualmente ad altissima domanda di parcheggio dei non residenti (tra l'altro non rilevata nel figura 4 di pag. 14 del PUT).
Il Quartiere è costituito da abitazioni datate e pertanto non in grado di soddisfare le esigenze per quanto attiene ai posti auto, diminuiti anche in relazione alla costituita Zona 30
Si chiede altresì, limitatamente alle Vie Mozart e Leoncavallo, sulla base di quanto stabilito (cfr. pag 22 del paragrafo 5.1.3 Regolazione della sosta su strada del put) di riservare la sosta ai residenti almeno su di un lato delle predette vie.
Ringraziando per la cortese attenzione, distinti saluti.

Bergamo, 05 dicembre 2012

L'amministratore
Quarti Geom. Antonio

Nota bene: Il Condominio consta di 40 abitazioni e di 7 esercizi commerciali e della filiale della Banca Credito Bergamasco.

Comune di Bergamo
E0180822 05/12/2012
VI 7/

(4)

BERGAMO OVEST

Negozi associati — **Loreto Longuelo S. Paolo S.ta Lucia**

Comune di Bergamo
E0181800 07/12/2012
(VI.7/1)

Egregio Sindaco
Franco Dott. Tentorio
Piazza Matteotti, 27

24100 BERGAMO

Oggetto: OSSERVAZIONI AL PIANO URBANO DEL TRAFFICO

Il presente documento si compone di n. 5 pagine.

Bergamo, 7 Dicembre 2012

BERGAMO OVEST

Negozi associati **Loreto Longuelo S. Paolo S.ta Lucia**

Egregio Sindaco
Franco Dott. Tentorio
Piazza Matteotti, 27
24100 Bergamo

Oggetto:

Osservazioni al PIANO URBANO DEL TRAFFICO, adottato dalla Giunta Comunale di Bergamo in data 30 Ottobre 2012, n. 0346-12 Reg. G.C.
Piano depositato in data 13 Novembre 2012.

in merito a quanto esposto in oggetto, formuliamo le seguenti osservazioni:

A <u>Corsie Preferenziali</u>

Chiediamo la soppressione di ogni riferimento alla corsia preferenziale prevista nel tratto stradale tra via Lochis/via Polaresco e via Broseta/via Croce Rossa, come risulta dai paragrafi 1.3 a pagina 7 e 5.3.3 alle pagine 39, 40 e 41 con le seguenti motivazioni:

1. è un grave errore "strategico" realizzare una corsia preferenziale a monte del parcheggio della Croce Rossa, che attualmente funziona egregiamente come parcheggio di interscambio ed è pienamente utilizzato con i suoi 240 posti e servito dalle linee del trasporto pubblico 2 - 8 - 9 - 10 - 11;

2. a monte della ipotetica corsia preferenziale non esiste parcheggio di interscambio e la conseguenza pratica sarebbe quella di trasformare il quartiere di Longuelo in un grande ed improprio contenitore di auto dei pendolari del centro di Bergamo, con tutti i disagi del caso per gli utenti e residenti di Longuelo;

3. la realizzazione di questo tratto di corsia avrebbe come effetto pratico non quello di drenare il traffico derivato dai pendolari ma piuttosto quello di "tagliare fuori" dal resto della città la legittima mobilità privata di un intero quartiere, quello di Longuelo e dei suoi 4000/5000 abitanti, che sarebbero costretti, solo per raggiungere Loreto, a spostarsi di un paio di chilometri passando a sud della città! E lo stesso discorso vale anche per gli abitanti

di Loreto, al contrario;

4. la corsia verrebbe realizzata in un tratto di strada stretto e interessato dalla zona 30, per cui sarebbe ininfluente il ventilato aumento della velocità commerciale degli autobus (circa 200 metri);
5. finirebbe per creare ulteriori danni alla rete commerciale dei negozi di vicinato di Longuelo e di Loreto che vedrebbero di fatto spostare sull'asse di via Carducci il traffico privato residenziale e pendolare, in un momento in cui la crisi sta producendo la perdita di centinaia di posti di lavoro anche all'interno della città;
6. per rendere più fluido il traffico veicolare nella fascia oraria "critica" dalle ore 7.30 alle ore 8.30, come indicato nel Piano alla pag. 13, è sufficiente eliminare il semaforo all'incrocio di via Broseta/via Croce Rossa con la realizzazione di una piccola rotatoria e trasformare la via Lidice in senso unico in entrata da via Broseta, evitando così di penalizzare per 24 ore al giorno tutti i cittadini.

B **Analisi dei Flussi di traffico**

1. dal Piano non emerge in maniera compiuta l'analisi dei flussi di traffico insistente su via Broseta, né la composizione né la destinazione, se siano diretti all'ospedale oppure in centro passando dalla zona nord del quartiere di Santa Lucia; di conseguenza appare del tutto azzardata la previsione di una diminuzione del traffico veicolare privato alla rotonda di via Carducci (tabella 5 pag. 41), soprattutto in previsione dell'apertura del nuovo ospedale.

2. Uno studio recente collegato al progetto di riqualificazione dell'area dei Riuniti in Largo Barozzi ha quantificato il traffico veicolare privato indotto dall'ospedale in circa 5000 vetture al giorno così articolato: n. 1869 nella fascia oraria dalle ore 7 alle ore 8; n. 2600 dalle ore 15 alle ore 16; n. 520 dalle ore 17.30 alle ore 18.30. I numeri ci dicono che sono quasi 4000 i dipendenti, più un numero elevato di utenti di cui solo 700 al Centro Prelievi, più familiari e degenti.

Da quanto sopra esposto si evince che l'apertura del nuovo Ospedale Beato Giovanni XXIII sposterà un maggior flusso di veicoli proprio sulla rotonda di via Carducci, compresi tutti gli utenti provenienti dalla città e dalle zone est e sud-est, fatti salvi i flussi provenienti da fuori città, zona ovest, e diretti all'ospedale che ne utilizzeranno l'entrata posta a est, in zona Longuelo.

Questi elementi suggeriscono una volta di più la pericolosità della realizzazione di una corsia riservata al TPL in via Broseta.

C **Finalità del PUT**

1. Nella premessa della proposta di deliberazione, al terzo capoverso, leggiamo: il PUT è finalizzato ad ottenere "il miglioramento delle condizioni di circolazione e sosta dei veicoli", "riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico", "risparmio energetico".

   Appare quindi del tutto illogico obbligare i cittadini residenti di Longuelo e gli altri cittadini di Bergamo che si recano a Longuelo, a percorrere percorsi lunghi il doppio per i propri legittimi spostamenti privati e collegati alle più diverse esigenze delle loro famiglie.

   Percorsi più lunghi, più inquinamento, più consumi, più perdite di tempo: penalizzazioni che alla lunga spingerebbero le famiglie a trovare altrove una residenza più comoda e accessibile.

Rapporto costi - benefici

Sicuramente gli interventi viabilistici che verranno messi in atto su via Broseta all'incrocio con via Croce Rossa e via Lidice e l'eventuale eliminazione del semaforo con la realizzazione di una rotonda, saranno sufficienti a rendere più fluido il traffico nelle ore di punta, ricordando, peraltro, quanto sia già ora scorrevole il traffico sull'intero asse viario di via Broseta, verificabile ogni giorno.

Alla luce di quanto sopra esposto è facile verificare quanto siano maggiori i costi a carico della residenzialità di due interi quartieri con qualche migliaio di residenti, per non parlare delle centinaia di attività produttive, artigianali e commerciali, delle attività pubbliche, scuole, Croce Rossa, asili, cliniche presenti nei quartieri di Longuelo e Loreto ed è facile immaginare a breve quali saranno gli effetti negativi sul lavoro per effetto dei flussi di traffico deviati dalla breve corsia preferenziale; effetti che produrranno la chiusura di aziende con la conseguenza di impoverire il territorio e privare i residenti dei servizi primari tipici dei negozi di vicinato, importanti per la permanenza della residenzialità e soprattutto per le esigenze delle famiglie.

Ricordiamo come il **sostegno ai negozi di vicinato** sia un punto fondamentale delle linee di programma di questa amministrazione, la quale è ora impegnata con appositi bandi a tentare di rivitalizzare le vie che per effetto delle modifiche "unilaterali" della viabilità si sono desertificate (vedi via Pignolo e corsia preferenziale in via Camozzi con la sottrazione di parcheggi di vicinato).

Crediamo che il trasporto pubblico sia importante e vada sostenuto e incentivato; crediamo e siamo anche fortemente convinti che alcune proposte contenute nel PUT come le corsie preferenziali non vadano nella direzione di aumentare la velocità commerciale e migliorare così il servizio ma, al contrario, creino molteplici problemi ai residenti di interi quartieri e alle attività produttive pubbliche e private in essi ben inseriti; più costi e poco o nulli benefici. Ci sono cose che per la conformazione della città di Bergamo non si possono fare; insistere con il volerle fare a tutti i costi è controproducente sotto tutti i punti di vista.

Forse dopo vent'anni, di tanto è vecchio il TPL con corridoi riservati est-ovest, sarebbe l'ora di rivedere gli schemi e di avere il coraggio di impostare un nuovo progetto di trasporto pubblico, innovativo e capace di proporre impostazioni e modelli più rispondenti alle varie tipologie della clientela; clientela che è bene ricordare, va conquistata con progetti e soluzioni all'avanguardia. Il mercato vale anche per le partecipate.

Promesse elettorali.

Vale solo la pena ricordare le promesse elettorali non mantenute relative alla modifica della zona 30 di Longuelo; tra l'altro nel programma elettorale non figuravano nemmeno le ventilate "corsie preferenziali", le quali, alla luce dei fatti accaduti 15 fa, sembravano definitivamente sepolte, vista l'inutilità della loro pratica realizzazione.

Per Bergamo Ovest – Longuelo
(Dario Ruggieri)

Per Bergamo Ovest – Loretto
(Giorgio Bertuletti)

Bergamo, 06 Dicembre 2012

STUDIO GAMBA G. VITTORIO S.a.s. Gamba G. Vittorio & C.
Gestioni immobiliari – Amministrazioni condominiali
Via Pignolo 5 – 24121 Bergamo –Tel 035/226541-Fax 035/4133399
P. IVA 03563960164 *E- Mail* studio@gestionigamba.it
(08.30-12.30 dal lunedì al venerdì)

5

Bergamo 06/12/2012

Comune di Bergamo
E0182031 07/12/2012

Egregio Signore
Tentorio dr. Franco
Sindaco del Comune di
BERGAMO

OGGETTO: osservazioni al piano urbano del traffico.

Il sottoscritto Gamba G. Vittorio in qualità di Amministratore del Condominio Mozart , in via Mozart 3 a Bergamo, su richiesta della totalità dei Condomini

Chiede

che la zona Malpensata venga inserita nella ***"Zona di rilevanza urbanistica"***, ai sensi del Codice della strada ed in riferimento al PUT, poiché questa zona è attualmente ad altissima domanda di parcheggio dei non residenti (tra l'altro non rilevata nel figura 4 di pag. 14 del PUT).
Il Quartiere è costituito da abitazioni datate e pertanto non in grado di soddisfare le esigenze per quanto attiene ai posti auto, diminuiti anche in relazione alla costituita Zona 30
Si chiede altresì, limitatamente alle Vie Mozart e Leoncavallo, sulla base di quanto stabilito (cfr. pag 22 del paragrafo 5.1.3 Regolazione della sosta su strada del put) di riservare la sosta ai residenti almeno su di un lato delle predette vie.
Ringraziando per la cortese attenzione, distinti saluti.

Bergamo 06 dicembre 2012

CONDOMINIO MOZART
Via Mozart, 3
24126 BERGAMO
Cod. Fisc. 80028160168

Nota bene: Il Condominio consta di 25 abitazioni

STUDIO GAMBA G. VITTORIO S.a.s. Gamba G. Vittorio & C.
Gestioni immobiliari – Amministrazioni condominiali
Via Pignolo 5 – 24121 Bergamo –Tel 035/226541-Fax 035/4133399
P. IVA 03563960164 *E- Mail* studio@gestionigamba.it
(08.30-12.30 dal lunedì al venerdì)

6

Bergamo 06/12/2012

Comune di Bergamo
E0182032 07/12/2012

Egregio Signore
Tentorio dr. Franco
Sindaco del Comune di
BERGAMO

OGGETTO: osservazioni al piano urbano del traffico.

Il sottoscritto Gamba G. Vittorio in qualità di Amministratore del Condominio Leoncavallo, in via Leoncavallo 4 a Bergamo, su richiesta della totalità dei Condomini

Chiede

che la zona Malpensata venga inserita nella ***"Zona di rilevanza urbanistica"***, ai sensi del Codice della strada ed in riferimento al PUT, poiché questa zona è attualmente ad altissima domanda di parcheggio dei non residenti (tra l'altro non rilevata nel figura 4 di pag. 14 del PUT).
Il Quartiere è costituito da abitazioni datate e pertanto non in grado di soddisfare le esigenze per quanto attiene ai posti auto, diminuiti anche in relazione alla costituita Zona 30
Si chiede altresì, limitatamente alle Vie Mozart e Leoncavallo, sulla base di quanto stabilito (cfr. pag 22 del paragrafo 5.1.3 Regolazione della sosta su strada del put) di riservare la sosta ai residenti almeno su di un lato delle predette vie.
Ringraziando per la cortese attenzione, distinti saluti.

Bergamo 06 dicembre 2012

CONDOMINIO LEONCAVALLO
Via R. Leoncavallo, 4
24126 BERGAMO
Cod. Fisc. 80028520163

Nota bene: Il Condominio consta di 18 abitazioni

(7)

"COMITATO 30 OTTOBRE 2012"

COMITATO DI VOLONTARIATO DEI QUARTIERI LONGUELO E LORETO

BERGAMO

(e-mail: comitato30ottobre2012@virgilio.it)

Bergamo, 10.12.2012

AL SIGNOR SINDACO
del Comune di
BERGAMO

Ogg.: Piano Urbano del Traffico – Osservazioni

Il sottoscritto Girolamo Angione, in qualità di portavoce del "Comitato 30 ottobre 2012" – Comitato dei quartieri Longuelo e Loreto di Bergamo –, espone, con riserva di successive argomentazioni e deduzioni, le seguenti

Osservazioni

all'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico, adottato in data 30.10.2012 dalla Giunta Comunale con deliberazione n. 346 Reg. G.C..

Il P.U.T., fra gli altri obiettivi ed ambiti di intervento, pone (ai punti 1.1.3 e 5.3.3): "(...) *relativamente al trasporto pubblico locale (T.P.L.) l'obiettivo di incremento significativo della velocità commerciale in accesso alla città, principale leva di efficacia ed efficienza del sistema,con particolare riguardo alle fasce di punta mattinale della domanda, non può che orientare le future politiche di sviluppo dei corridoi di qualità per il T.P.L. (con tratte di corsia preferenziale e/o preferenziamento semaforico) lungo le due direttrici di penetrazione:*

- *da ovest: via Broseta*
- *da est: via Borgo Palazzo, con particolare riguardo alla fascia di penetrazione al centro tra angolo viale Pirovano (Cimitero) e Piazza S.Anna".*

Prevede, quindi, in relazione alla direttrice di penetrazione in centro città da Longuelo a Loreto, che "...in via prioritaria dovrà essere valutata l'ipotesi di riservare al trasposto pubblico locale la tratta da via Lochis/ incrocio via Polaresco fino a via Broseta/ incrocio via Croce Rossa".

Lo scrivente Comitato, sostenuto da una larghissima adesione di cittadini, esprime netta contrarietà alla realizzazione dell'ipotizzata corsia preferenziale come sopra individuata e

Comune di Bergamo
E0182489 10/12/2012

Chiede:

la totale espunzione di ogni riferimento a tal fine previsto al punto 5.3.3, pag. 39, nell'Aggiornamento al PUT adottato in data 30/10/2012 dalla Giunta Comunale con deliberazione n. 346 Reg. G.C., per i seguenti motivi:

1- **presenza di criticità nello scorrimento del traffico veicolare nel quartiere di Longuelo in un arco temporale assolutamente non significativo nel corso della giornata (soli 60/90 minuti fra le ore 7.30/19.00);**
2- **assoluta assenza di una "credibile e praticabile" alternativa di mobilità che,in ogni caso, deve essere prevista e consentita per il soddisfacimento delle più svariate esigenze che il TPL non può, per sua natura, soddisfare;**
3- **assoluta assenza della imprescindibile disponibilità di mezzi e di personale dell'Azienda Pubblica, idonea a garantire il soddisfacimento del diritto alla mobilità di tutti i cittadini interessati (diverse migliaia), specie *"nelle fasce di punta mattinale della domanda"*;**
4- **assoluta incongruità fra l'entità degli ipotetici benefici derivanti dalla instauranda corsia preferenziale (in termini di incremento medio giornaliero della velocità commerciale del TPL sulla tratta riservata, rapportata all'effettiva durata giornaliera - 60/90 minuti - della criticità del flusso veicolare che si intende eliminare) e la rilevante entità dei prevedibili disagi che un'amplissima fascia di cittadini sarebbero costretti a subire di conseguenza.**

Il Male: lo stato attuale del traffico

Ritiene questo Comitato di dover preliminarmente far presente quanto segue in relazione alla direttrice di ingresso da ovest, via Lochis e via Broseta:

- Le condizioni di criticità del traffico, in entrata in città, sull' asse viario da Longuelo a Loreto si manifestano in Longuelo, prevalentemente durante il periodo di svolgimento dell' anno scolastico, circoscritte essenzialmente a 60/90 minuti, durante le *"fasce di punta mattinale della domanda"*, quando agli spostamenti dei soli residenti si sommano i flussi provenienti dalle zone di Astino, Fontana e limitrofe, nonché quelli –sensibilmente più massivi- provenienti dai Comuni ad ovest, che, non più assorbibili, a quell'ora, dalla ex S.S. Briantea, già ingolfata, si scaricano sulle vie interne del quartiere, non strutturalmente adeguate a riceverli.

- Non estraneo ai motivi di criticità è il flusso dei veicoli degli utenti, a vario titolo, dei tre Istituti Professionali concentrati sulle vie Polaresco e Brembilla (cui, a breve, si aggiungeranno quelli diretti alla scuola "Montessori") nonché dei numerosissimi autobus utilizzati dagli studenti e che, per forza di cose, si fermano in rapida successione nelle ben otto fermate esistenti in poche centinaia di metri nel quartiere.
- Durante le soste di questi ultimi per la salita/discesa (che si svolge senza eccessiva fretta!), a causa del restringimento delle carreggiate provocato dall'allargamento dei marciapiedi per la realizzazione di piste ciclabili, pressoché mai utilizzate, e di scenografiche aiuole sporgenti dai marciapiedi od affioranti al centro della carreggiata, il flusso veicolare, prima non intralciato dai manufatti, resta inevitabilmente bloccato e, con esso, anche i residenti di Longuelo.
- Lo scorrimento dell'intero flusso veicolare, così composto,viene, infine, quasi a mo' di "colpo di grazia", bloccato dal semaforo posto all'incrocio fra le vie Broseta e Croce Rossa.
- Superato tale blocco, il flusso si distribuisce su tre direttrici (via B.go Canale, viale XXIV Maggio e la stessa via Broseta, perdendo ogni seria criticità.
- Peraltro, in conseguenza della prossima apertura del nuovo Ospedale, ogni più logica previsione fa ritenere che quella parte del flusso veicolare provocato dagli operatori ed utenti della attuale struttura ospedaliera non attraverserà più Longuelo sull'asse via Mattioli/via Lochis/via Broseta, riversandosi, invece, sulla Rotonda Locatelli e, pur continuando a gravare in qualche modo sul quartiere di Longuelo, alleggerirà l'asse viario oggi interessato.

Il rimedio ipotizzato: la corsia preferenziale

L' Amministrazione Comunale, allo scopo dichiarato di incrementare significativamente la velocità commerciale del trasporto pubblico in accesso alla città, propone la realizzazione di una corsia preferenziale fra Longuelo e Loreto, nel tratto e nella direzione di marcia sopra specificati.

Orbene, questo Comitato ritiene che il proposto rimedio abbia un'efficacia molto dubbia e, comunque, molto limitata. in relazione al raggiungimento del dichiarato scopo e, di contro, comporti pesanti penalizzazioni per i cittadini.

Pur consapevole della abusata, diffusa ed inveterata abitudine di parte dell'opinione pubblica di qualificare apoditticamente "miope", "egoista", "retrogrado" ed, in generale "brutto, sporco e cattivo" chiunque osi - pur con tutte le argomentazioni del caso - criticare l'adozione di questa sorta di panacea di tutti i mali, valida ed efficace sempre, comunque ed ovunque, lo stesso Comitato, prescindendo da preconcette opposizioni o da fideistiche adesioni a tale soluzione, ma certo di non fare battaglie di retroguardia, ritiene ed osserva che le corsie preferenziali pur possano

e debbano essere giustificatamente adottate, in presenza di determinati, necessari presupposti, anche urbanistici, la cui ricorrenza sarebbe buona norma verificare, di volta in volta.

La variegata gamma delle esigenze personali/ familiari/ lavorative, quali l'organizzazione della nostra società, così come oggi articolata, comporta, non legittima nessuno a qualificare comunque *"irrazionale"* l'uso del mezzo privato e ad utilizzare *"il meccanismo del bastone e della carota per spingere ad usare meno l'auto"*: parole che suscitano forte sconcerto, tanto più se pronunciate dal massimo rappresentante della parte direttamente...controinteressata alla vicenda e divulgate a mezzo stampa.

Perciò, questo Comitato, lasciando agli asini sia i bastoni che le carote e senza soffrire di alcuna tara, dovuta alla sostenuta (dalla predetta fonte) *"arretratezza del contesto bergamasco"* (!!!), ma avendo nel pragmatismo la sola, valida ed assolutamente non "*manichea*" metodologia di approccio al problema, approfondisce di seguito le ragioni della propria opposizione, già sopra elencate.

Il rimedio non cura il male, ma "uccide" l'ammalato

1) La situazione del traffico, già descritta e che qui integralmente si richiama, rende di lapalissiana evidenza una realtà quotidianamente verificabile da chiunque: la situazione di criticità si manifesta solamente a Longuelo, in entrata in città, si limita agli orari 7,30 – 9,00, per i motivi già indicati ed, in ogni caso, NON E' IMPUTABILE AI RESIDENTI.
Per il resto della giornata, salvi i momenti "caldi" del termine delle lezioni degli Istituti Scolastici e del rientro del traffico pendolare, tutti in uscita dalla città, il traffico si svolge con normale fluidità.
Superato il semaforo all'altezza della Croce Rossa, a Loreto il traffico riprende la scorrevolezza consueta per le vie di una città che non deve e non può "vivere" solo di tranquille passeggiate e gioiosi acquisti in un centro tutto pedonalizzato, ma ben fornito di parcheggi pluripiano!

2) E' dato di fatto notorio che, fra i due quartieri interessati dalla corsia preferenziale, esiste UNA SOLA via di collegamento diretto, costituita proprio dalle vie sulle quali verrebbe ad insistere la corsia preferenziale.
Altrettanto notoriamente, queste vie hanno una sola corsia per ogni senso di marcia.
Eppure, nonostante le rassicurazioni fornite dal competente Assessore, secondo cui "*...solo laddove esistono almeno due corsie per ogni senso di marcia, una di queste sia dedicata agli autobus...*" la Giunta ha adottato un PUT nel quale questa limitazione non è assolutamente considerata.

Non esistendo altre vie di transito da Longuelo in direzione centro città, lungo le quali possa defluire il traffico veicolare privato escluso dalla corsia preferenziale, questo si riverserebbe solo sull'unico alternativo asse costituito dalla ex S.S. Briantea e via Carducci, lungo le quali è altrettanto nota l'attuale situazione di perenne, quotidiana criticità in cui versa la circolazione stradale.

Tale carico veicolare rende già oggi la trafficata arteria interprovinciale assolutamente non credibile e non praticabile quale itinerario alternativo per raggiungere il centro città, per essere frequentatissima durante l'intero arco della settimana, alternandosi al traffico lavorativo e commerciale dei giorni feriali quello per svaghi ed acquisti nei fine settimana, stanti le aperture domenicali dei vari centri commerciali dislocati lungo la stessa.

L'attuale pesante situazione sarà sensibilmente aggravata, come è agevolmente prevedibile, in conseguenza dell'apertura del nuovo Ospedale, stando alle notizie fornite dalla stessa direzione ospedaliera, in netta contraddizione con le rassicuranti proiezioni sul traffico indotto dall'ospedale, fornite dalla Amministrazione Comunale.

Sulla base dei dati di un recente studio a tale proposito, l'apertura del nuovo ospedale, infatti, porterà sul citato asse e passando per l'interposta rotatoria di collegamento un traffico aggiuntivo giornaliero di alcune migliaia di veicoli ivi diretti, distribuiti su diverse fasce orarie, il cui flusso sarà ostacolato anche dalla mancata apertura del sottopasso alla linea ferroviaria, che, con altrettanto rassicurante (ma comprensibilmente necessitata dalla mancanza di finanziamenti) valutazione del PUT, è stata giudicata "non prioritaria".

Morale: al passaggio di ciascun convoglio ferroviario, la chiusura del passaggio a livello bloccherà non solo le auto (e gli autobus) incolonnati su via M.L. King, ma anche quelle che, tutt'intorno alla rotatoria, bloccheranno, sia pure per pochi muniti, tutte le strade che vi confluiscono, dando luogo a code che,proprio nei momenti di maggior traffico, saranno, poi, molto difficili da smaltire.

E' su questa unica strada che si riverserebbe il traffico che, arrivando da ovest e nord ovest, giunto a Longuelo e diretto in qualsiasi parte della città, non potrebbe più utilizzare le vie riservate al TPL.

Conseguentemente, il traffico, nonché la lunghezza e la durata delle code intorno alla rotatoria fra via M.L. King e via S. D'Acquisto, lungi dal decrescere, come ottimisticamente previsto, crescerebbero in misura esponenziale, perché gran parte del flusso deviato dalla corsia preferenziale rientrerebbe in città, alla citata rotatoria, percorrendo via S. D'Acquisto e la successiva Via Corpo Italiano di Liberazione.

In tal modo, non migliorerebbe nemmeno la qualità della vita e la salute dei bergamaschi, delle cui sorti tutti dicono di preoccuparsi!

3) Il PUT si pone l'obiettivo dell'incremento della velocità commerciale del TPL in accesso alla città, prevedendo di conseguirlo con l' adozione delle corsie preferenziali, ma trascurando la ovvia considerazione che, per essere appetibile e maggiormente utilizzato, anche e specie nelle ore di punta del mattino, il TPL deve mettere a disposizione degli utenti (quelli attuali e quelli che si prefigge di acquisire) un numero adeguato di mezzi (e di relativi conducenti), tale da garantire, anche con una maggior frequenza delle corse, la mobilità a tutti coloro che, avendone necessità, fossero "convinti" a non utilizzare la propria auto.

Fra questi, peraltro, non potrebbero mai essere annoverati quelli che, lavoratori dipendenti od autonomi, non hanno un posto di lavoro fisso (inteso quale luogo della prestazione lavorativa), né ad orario fisso, nonché tutti coloro i quali devono spostarsi più volte durante la giornata: realtà ben nota e numericamente rilevante, che non potrà che continuare ad utilizzare la propria auto.

E' del tutto evidente ed innegabile che, per soddisfare l'ulteriore e molto più ampia domanda di mobilità, tutta concentrata nelle stesse fasce mattutine di spostamenti per i più vari motivi, oltre che di lavoro, non sono sufficienti gli autobus attualmente in dotazione della Municipalizzata, quand'anche fosse enormemente incrementata (oltre ogni limite umanamente e logicamente prevedibile) la loro velocità commerciale.

Infatti, per poter viaggiare TUTTI, BENE ed ORA, non servono ideologie (di qualsivoglia parte politica, che astraggono dal plebeo contesto quotidiano), né grandiosi ed avveniristici progetti (che hanno bisogno di finanziamenti), né suggestivi neologismi d'importazione.

Stranamente, servono solo...degli altri autobus. Sono già nei depositi dell''Azienda? Se no, sono già disponibili i finanziamenti per il loro acquisto? Soprattutto, è economicamente congrua e giustificabile, specie nei turbolenti frangenti che la finanza pubblica (...ed anche quella privata!) sta attraversando, impegnare ingenti capitali pubblici per l'acquisto di mezzi, che sarebbero utilizzati per pochissime ore al giorno (per non parlare dei costi inerenti al personale)?

Nella molto verosimile ipotesi negativa, è prudente non esagerare con *"il bastone e la carota"*, perché coloro che, in un generoso impeto di riscatto dalla *"arretratezza del contesto bergamasco"*, si fossero, nel frattempo, decisi ad un uso meno *"irrazionale"* dell'auto, potrebbero restare seriamente ed irrimediabilmente delusi, se fossero costretti a scontare lunghi tempi di attesa alle fermate, ovvero a viaggiare in condizioni di sovraffollamento!

4) Premesso che, fino all'incrocio tra via Lochis e via Polaresco, in ogni caso, non verrebbe eliminato il traffico indotto dagli istituti scolastici esistenti, osserva il Comitato che:

- la corsia preferenziale ipotizzata dal PUT ha una lunghezza di circa 400 metri;

- all'interno della stessa è presente una fermata del TPL, parecchio utilizzata negli orari di punta mattutini, in coincidenza con l'inizio delle lezioni e per raggiungere gli uffici in città (non solo nel centro);
- la fermata, per consentire la salita/discesa degli utenti, necessariamente comporta impiego di tempo, non solo di per sé, ma anche per la decelerazione/accelerazione dell'autobus carico;
- ci sarebbe, poi, la necessità di rispettare il limite di velocità vigente sulla tratta, ammesso che possa essere raggiunto. Perciò, non è lontano dal vero ritenere che, anche liberata dal traffico privato, la corsia preferenziale, considerati tutti i citati elementi di valutazione, consentirebbe risparmi irrilevanti nei tempi di percorrenza di quel tratto ed altrettanto irrilevante incremento della velocità commerciale, solo per un periodo di 60/90 minuti, pari alla durata del periodo di criticità del traffico mattutino.

Tutto ciò, con buona pace di tutti gli utilizzatori (non certo per capriccio) della strada oggi percorsa, ed in special modo dei circa cinquemila cittadini di Longuelo, pesantemente penalizzati tutti i giorni, e per l'intera giornata, nel soddisfacimento delle proprie necessità di mobilità (la cui compressione non sarebbe minimamente bilanciata dall'incremento della velocità commerciale del TPL), permanendo nel quartiere il traffico di attraversamento indotto dalle già esposte esigenze.

Per tutti i motivi sopra elencati ed illustrati, lo scrivente Comitato

Conclude

reiterando la richiesta di totale espunzione dal testo del PUT, adottato in data 30.10.2012 dalla Giunta Comunale, di ogni riferimento alla proposta ipotesi di riservare al trasporto pubblico locale la tratta viaria da via Lochis/incrocio con via Polaresco in Longuelo a via Broseta/incrocio con via Croce Rossa in Loreto.

Le presenti osservazioni vengono depositate in n.1 originale e n.1 copia, unitamente a n.2945 sottoscrizioni per adesione, in originale e copie.

Con le più ampie riserve di legge.

Con osservanza.

Girolamo Angione
portavoce del Comitato

Recapito del destinatario delle comunicazioni ex artt.7 e 8 L.07.08.1990 n.241: in intestazione.

"COMITATO 30 OTTOBRE 2012"

COMITATO DI VOLONTARIATO DEI QUARTIERI LONGUELO E LORETO

BERGAMO

(e-mail: comitato30ottobre2012@virgilio.it)

Bergamo, 10.12.2012

Al Signor Sindaco
del Comune di
BERGAMO

Ogg.: Piano Urbano del Traffico – Osservazioni

Deposito le allegate osservazioni al P.U.T. formulate da questo Comitato, in una con le sottoscrizioni per adesione complessivamente finora raccolte (n. 2945).

Distinti saluti.

Girolamo Angione
Portavoce del Comitato

All.: 1- osservazioni in n.1 originale e n.1 copia;
2- plico contenente le sottoscrizioni per adesione in originale;
3- plico contenente lo sottoscrizioni per adesione in copia.

8

COMITATO DI QUARTIERE
di CAMPAGNOLA

Bergamo, 7 dicembre 2012

Egregi Signori

GIANFRANCO CECI
Vicesindaco e Assessore alla Mobilità

MASSIMO CASANOVA
Direzione Mobilità, Ambiente e Innovazione

OSCAR SALVATI
Servizio Mobilità e Trasporti

p.c. FRANCO TENTORIPO
Sindaco di BERGAMO

ALESSANDO TROTTA
Presidente Circoscrizione 1

OSSERVAZIONI AL DOCUMENTO DI AGGIORNAMENTO DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO PRESENTATO IL 13 NOVEMBRE 2012

Premessa

Dall'analisi del documento presentato si evince che le finalità che intende raggiungere non sono quelle preliminarmente indicate nell'articolo 1 del Codice della Strada che prevede "*il contenimento dei costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare, il miglioramento del livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio*" , ma tuttalpiù il ben più modesto tentativo di migliorare la fluidità della circolazione.

Inoltre l'iter procedurale di emanazione del documento non è scaturito da proposte analizzate e dibattute pubblicamente con la popolazione, come somma dei bisogni e degli interessi "condivisi" ma da proposte redatte "a tavolino" che pertanto tengono in particolare conto solo le categorie "forti" (commercianti) e, ancor peggio, non tengono in alcun conto lo spostamento della residenzialità verso i Comuni di fascia, e la terziarizzazione del Centro cittadino, mantenendo la tendenza a garantire un accesso totale e incontrollato alla città ai mezzi privati, in transito nei quartieri residenziali che non risultano assolutamente tutelati.

Dall'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico si rileva inoltre la mancanza di un collegamento organico con altri strumenti urbanistici, vedi il Piano Urbano della Mobilità e con gli interventi infrastrutturali previsti (e le priorità date). La mancata realizzazione degli interventi infrastrutturali programmati non trova inoltre alcuna compensazione in eventuali interventi preliminari e propedeutici (limitazione del traffico ecc.)

Ancor di più si verificano palesi contraddizioni tra le prescrizioni previste dai Piani Particolareggiati di intervento (per es. il Piano Crotti per il recupero dei Borghi Storici in vigore dal 2001 che prevede anche la pedonalizzazioni di aree) e la classificazione funzionale delle strade che assegna caratteristiche di intercomunalità o addirittura di assi di penetrazione a piccole strade di Quartiere (via per Orio, via Campagnola, via Gasparini)

Nella stesura del Piano inoltre non si tiene in alcun conto degli aumenti di traffico determinati da nuovi insediamenti già autorizzati o in fase di realizzazione, vedi PGT, che determineranno incrementi di traffico

sostanziali nella Zona Sud della città e precisamente:

- PIANO NORMA 16 (FLY PARKING) - L' ambito di trasformazione dell'ex Piano Norma 16 prevede un mega parcheggio per l'aeroporto (5.000 autoveicoli) che comporterà un enorme incremento di traffico nella zona in assenza di nuovi interventi infrastrutturali (neppure ipotizzati), o quantomeno una seria pianificazione della viabilità per renderlo sostenibile.. Vogliamo ricordare che questo intervento è stato approvato pur in assenza del Piano di Rischio (è ubicato sotto le rotte di decollo) previsto dalla legge.

- PIANO NORMA 17 - Nuovo Centro Direzionale – sulla via per Azzano – che comporterà un ulteriore consistente incremento di traffico sulle vie Zanica, Campagnola e Orio, mentre gli interventi infrastrutturali, largamente insufficienti come il collegamento tra via Zanica e asse interurbano, pure previsti dal Piano delle Opere Pubbliche, ad oggi non trovano alcun riscontro previsionale.

- ORIOCENTER - Il PGT del Comune di Orio al Serio ha di fatto concesso all'Oriocenter una ulteriore edificazione per più di 20.000 mc. che determinerà un ulteriore incremento di traffico. Occorre capire se l'Amministrazione Comunale intende opporsi a tale progetto o se terrà conto delle sue conseguenze nella stesura del documento di Pianificazione del Traffico per la zona .

ZONE 30

In questo senso vanno letti anche gli interventi di "mitigazione della velocità (Zone 30): infatti, ad esclusione dei quella di Monterosso (progettata da cittadini ed associazioni) gli altri interventi non hanno raggiunto lo scopo dichiarato (e previsto dalla normativa vigente) di moderare effettivamente la velocità garantendo, mediante interventi strutturali, un effettivo limite max di 30 km orari nell'intera area di interesse (oggi percorsa "normalmente" a 60-70 km/h), con errati e pretestuosi richiami a normative che confondono i "collegamenti in quota" dei marciapiedi, con i dossi.

Ma soprattutto non hanno raggiunto lo scopo di evitare (o quantomeno ridurre drasticamente) gli attraversamenti impropri dei quartieri residenziali, trasformando invece strade urbane locali in radiali di penetrazione o circonvallazioni cittadine, basandosi solo sui flussi di traffico e non sulle caratteristiche proprie delle strade.

In questo senso la situazione si è ulteriormente aggravata oltre che da una urbanizzazione sconsiderata, dalla realizzazione o dall'ampliamento di enormi "poli attrattivi di traffico" (ipermercati, Polo Fieristico, Aeroporto ecc.) senza che le necessarie infrastrutture viarie, pur previste, venissero realizzate

ZTL

Le Zone a Traffico Limitato hanno senso solo se assoggettate a precisi controlli, diversamente sono solo concetti espressi sulla carta che servono a far statistica. In questo senso già la scelta di realizzare ZTL a fasce orarie o per determinati giorni, rende problematica l'applicazione dei controlli. A questo riguardo la sistematicità delle violazioni rende evidente la mancata volontà di darne piena attuazione

Emblematico in questo senso è il transito in via Orio di circa 2000 autoveicoli al giorno nelle fasce orarie di divieto, e da oltre cinque anni della mancata attivazione (dolosa) delle telecamere.

FLUSSI DI TRAFFICO

L'analisi dei dati dimostra ancora una volta che non si è tenuto in alcuna considerazione l'incremento abnorme del traffico in provenienza da sud (anche attraverso l'asse interurbano e la circonvallazione). Gli interventi infrastrutturali considerati prioritari (collegamento tra asse interurbano e circonvallazione, sistemazione della rotatoria di via Autostrada ecc.) sono stati totalmente accantonati e non sono previsti

interventi sostitutivi e/o propedeutici (parcheggi di attestamento, corsie preferenziali ecc.)

RICHIESTE

- *Chiusura totale della via per Orio* - come previsto dall'accordo di programma per l'ampliamento dell'Oriocenter (già effettuato), ed a seguito del consistente incremento di traffico determinato dall'attività aeroportuale, almeno fino a quando non verranno attivate le telecamere di rilevazione delle infrazioni alla ZTL

- *ZTL in via Campagnola* – nel tratto compreso tra le vie Stendhal e via don Bosco (ponte di Campagnola) propedeutica alla applicazione della pedonalizzazione prevista dal Piano di recupero dei Borghi storici (Piano Crotti)

- *ZONA 30 in via Gasparini* per una effettiva moderazione del traffico

MODIFICHE DA APPORTARE AL DOCUMENTO "AGGIORNAMENTO DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO DEL COMUNE DI BERGAMO"

aggiungere:

p. 5.1.1 – ***Attivazione controllo elettronico degli accessi in ZTL***

- *Attivazione dei varchi elettronici sulla via per Orio (telecamere già installate)*

- *Istituzione di una nuova ZTL sulla via Campagnola – nel tratto compreso tra la via Stendhal e l'incrocio con via Don Bosco (Ponte di Campagnola)*

p. 5.1.2 – ***Controllo della velocità nell'area urbana***

- *Sia per le Zone 30 esistenti che per quelle in programma occorre verificare che gli interventi effettuati abbiano effettivamente raggiunto lo scopo prefissato di garantire il rispetto del limite di velocità massima consentita di 30 km orari, effettuando gli opportuni interventi, sia strutturali che di telecontrollo, perché ciò avvenga*

- *Ampliamento della Zona 30 di Campagnola anche sulla via Gasparini*

Ci permettiamo ricordare che tali richieste sono state approvate con consenso unanime nelle numerose e partecipate assemblee che si sono tenute nel Quartiere, sono conseguenti a Piani e Progetti approvati già da tempo dall'amministrazione pubblica, e sono coerenti con lo spirito delle normative europee in materia di tutela della vivibilità cittadina, che non deve essere subordinata alla mobilità incontrollata.

Per il Comitato di quartiere di Campagnola

MOLOGNI GIANLUIGI
Via Campagnola, 19
24126 BERGAMO
Tel. 329 8074177

Comune di Bergamo
E0182584 10/12/2012

9

Gentilissimo Sig. SINDACO
del Comune di BERGAMO
dott. Franco Tentorio

Oggetto: Osservazioni all'Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico adottato dalla Giunta Municipale di Bergamo il 30 ottobre 2012, con delibera 346 Reg. G.C.

Il sottoscritto Paolo Crippa, nato a Bergamo, l'8.12.1965 ed ivi residente in via Ponchia, 14

VISTA

la delibera della Giunta Comunale n°346 Reg. G.C. del 30 ottobre 2012;

E PREMESSO CHE

il Codice della Strada individua come prima componente fondamentale del traffico urbano la circolazione dei pedoni e le direttive ministeriali richiedono una serie di interventi finalizzati a garantire la fluida e sicura continuità dell'intera rete pedonale (sia in ambiti centrali che periferici del territorio urbano);

OSSERVA CHE

- nel capitolo 5 (Controllo e gestione del traffico) del P.U.T., è previsto l'ampliamento delle zone 30 tra cui anche quella di Monterosso, senza che sia specificato nel dettaglio la modalità e i luoghi di tale ampliamento. In modo particolare faccio riferimento a due attraversamenti pedonali, posti all'interno della Zona 30 attuale:

1. viale Giulio Cesare in corrispondenza dell'incrocio con via Leonardo da Vinci-Edison. In quel punto esiste un attraversamento pedonale su cui le auto provenienti dal senso unico di via Quintino Basso scendono veloci verso il centro del quartiere e mettono in difficoltà il pedone quando attraversa. (Vedi foto)

2. viale Giulio Cesare in corrispondenza dell'attraversamento pedonale tra la scuola comunale dell'infanzia "Monterosso" e la banca, dove le auto provenienti dal senso unico di via Quintino Basso scendono veloci verso il centro del quartiere e mettono in difficoltà il pedone quando attraversa.

Comune di Bergamo
Z0182674 10/12/2012

PROPONE CHE

- nella mappa "Zone 30 - Dettaglio ID 1 Monterosso" allegata al PUT i suddetti passaggi pedonali siano evidenziati come oggetto di intervento concreto ed efficace di moderazione della velocità del traffico e quindi di rafforzamento della attuale Zona 30 per la messa in sicurezza dei pedoni.

- nel paragrafo 5.1 (Controllo e gestione del traffico) del P.U.T., i suddetti passaggi pedonali siano indicati come oggetto di intervento concreto ed efficace di moderazione della velocità del traffico e quindi di ampliamento e rafforzamento della zona 30 per la messa in sicurezza dei pedoni..

Certo di una attenta valutazione degli elementi evidenziati, in attesa di risposte circostanziate nel merito dei punti di osservazione e fiducioso in un favorevole accoglimento delle proposte avanzate, porgo distinti saluti.

Bergamo 9 dicembre 2012

Crippa Paolo

(10)

Gentilissimo Sig. SINDACO del Comune di BERGAMO

dott. Franco Tentorio

Oggetto: Osservazioni all'Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico adottato dalla Giunta Municipale di Bergamo il 30 ottobre 2012, con delibera 346 Reg. G.C.

Il sottoscritto Paolo Crippa, nato a Bergamo, l'8.12.1965 ed ivi residente in via Ponchia, 14

VISTA

la delibera della Giunta Comunale n°346 Reg. G.C. del 30 ottobre 2012;

E PREMESSO CHE

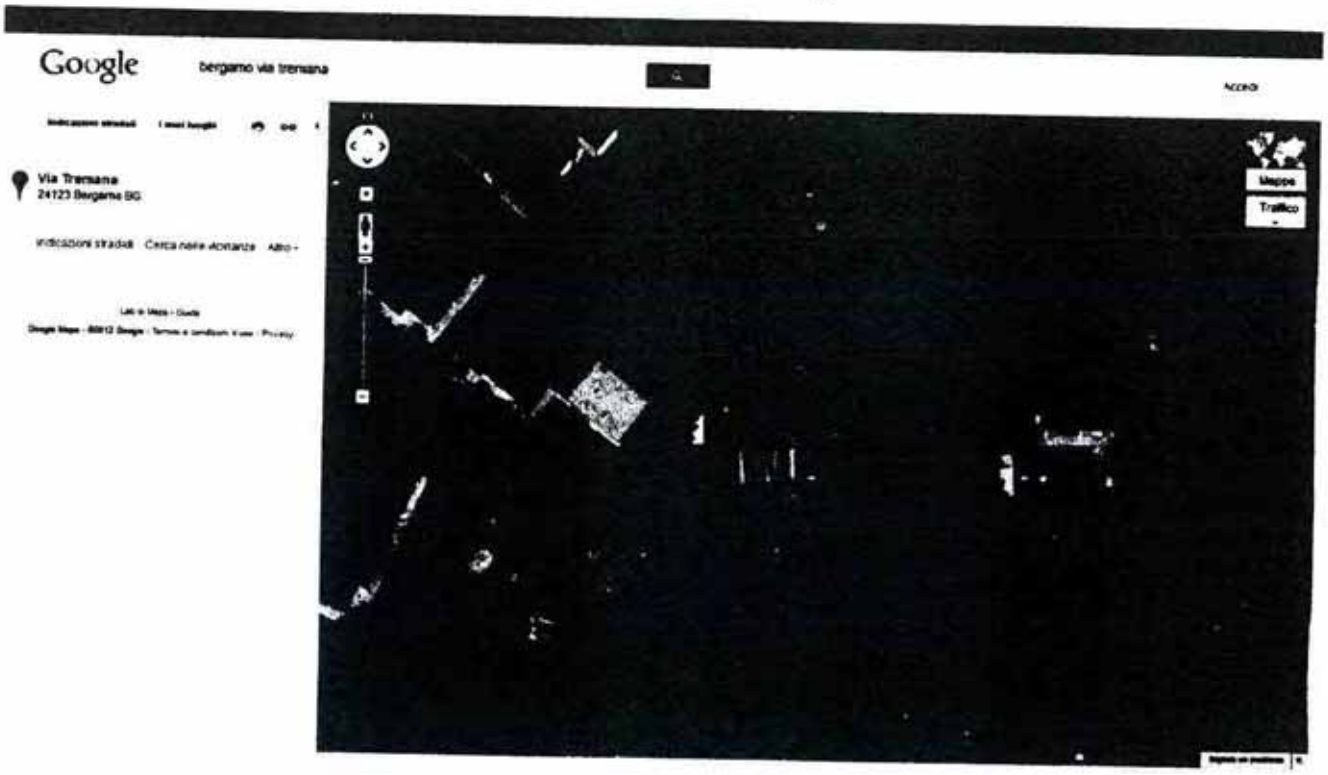
il documento licenziato dalla giunta a cui i cittadini possono porre osservazioni debba essere chiaro e preciso;

OSSERVA CHE

il passaggio pedonale in via Tremana posto a pochi metri dall'incrocio con via Righi risulta essere difficoltoso in quanto le auto sopraggiungono ancora in velocità dal centro della città;

PROPONE CHE

Sia effettuato intervento di moderazione del traffico in via Tremana, al suddetto passaggio pedonale (vedi foto) posto accanto alla pensilina del bus, circa a 20-30 metri dall'incrocio con via Righi.



Certo di una attenta valutazione degli elementi evidenziati, rimango a disposizione per ulteriori chiarimenti o approfondimenti con sopralluoghi sul campo. Distinti saluti.

Bergamo 9 dicembre 2012

Crippa Paolo

Comune di Bergamo
E0182675 10/12/2012

[VI.7/]

Gentilissimo Sig. SINDACO del Comune di BERGAMO

dott. Franco Tentorio

Oggetto: Osservazioni all'Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico adottato dalla Giunta Municipale di Bergamo il 30 ottobre 2012, con delibera 346 Reg. G.C.

Il sottoscritto Paolo Crippa, nato a Bergamo, l'8.12.1965 ed ivi residente in via Ponchia, 14

VISTA

la delibera della Giunta Comunale n°346 Reg. G.C. del 30 ottobre 2012;

E PREMESSO CHE

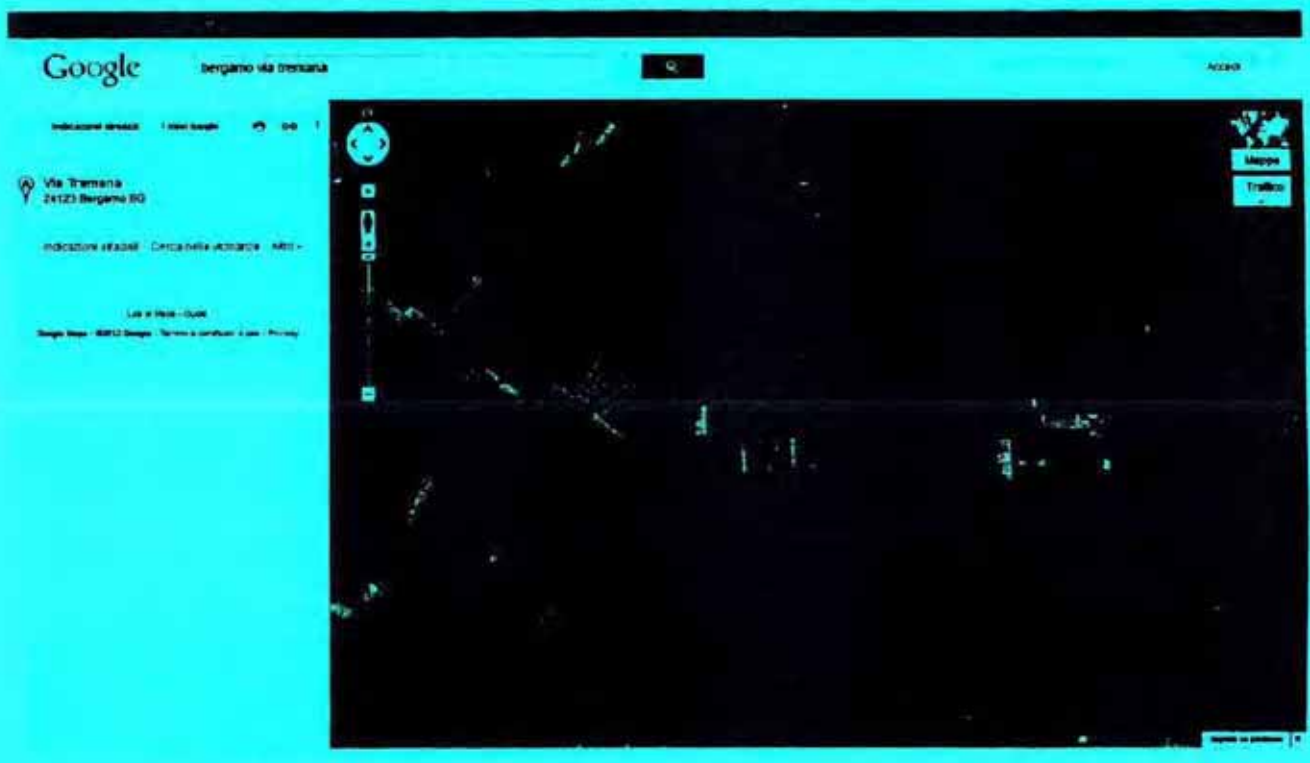
il documento licenziato dalla giunta a cui i cittadini possono porre osservazioni debba essere chiaro e preciso;

OSSERVA CHE

il passaggio pedonale in via Tremana posto a pochi metri dall'incrocio con via Righi risulta essere difficoltoso in quanto le auto sopraggiungono ancora in velocità dal centro della città;

PROPONE CHE

Sia effettuato intervento di moderazione del traffico in via Tremana, al suddetto passaggio pedonale (vedi foto) posto accanto alla pensilina del bus, circa a 20-30 metri dall'incrocio con via Righi.



Certo di una attenta valutazione degli elementi evidenziati, rimango a disposizione per ulteriori chiarimenti o approfondimenti con sopralluoghi sul campo. Distinti saluti.

Bergamo 9 dicembre 2012

Crippa Paolo

Comune di Bergamo
Z0182675 10/12/2012

VI 7/1

(11)

Gentilissimo Sig. SINDACO
del Comune di BERGAMO
dott. Franco Tentorio

Oggetto: Osservazioni all'Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico adottato dalla Giunta Municipale di Bergamo il 30 ottobre 2012, con delibera 346 Reg. G.C.

Il sottoscritto Paolo Crippa, nato a Bergamo, l'8.12.1965 ed ivi residente in via Ponchia, 14

VISTA

la delibera della Giunta Comunale n°346 Reg. G.C. del 30 ottobre 2012;

E PREMESSO CHE

il documento licenziato dalla giunta a cui i cittadini possono porre osservazioni debba essere chiaro e preciso;

OSSERVA CHE

la mappa allegata al PUT dal titolo "Zone 30 - Dettaglio ID 1 Monterosso" risulta indicare come facenti parte dell'attuale Zona 30 una serie di vie che non le appartengono. La mappa in questione confonde vie esterne alla Zona 30 come vie appartenenti alla Zona 30: non esiste corrispondenza tra la mappa e la reale "Zona 30" attualmente esistente. Un certo numero di vie non fa parte infatti dell'attuale Zona 30. Non ne fanno parte: Via Goisis, Via Valle, Via Pacinotti, Via Pacioli, Via Ponchia, Via Monterosso, Via Fibonacci, Via Galilei, Via Torricelli, Via Quintino basso, via Leonardo da Vinci, Via Sella, Via Copernico, Via Barbarigo, Via Mozzoni.

PROPONE CHE

- nella mappa "Zone 30 - Dettaglio ID 1 Monterosso" allegata al PUT alcune delle vie evidenziate con la linea continua rossa come "Zona 30" siano indicate con la linea tratteggiata rossa come "Zone 30 - Interventi di progetto".

- nella fattispecie le vie che non fan parte dell'attuale Zona 30 (Via Goisis, Via Valle, Via Pacinotti, Via Pacioli, Via Ponchia, Via Monterosso, Via Fibonacci, Via Galilei, Via Torricelli, Via Quintino basso, via Leonardo da Vinci, Via Sella, Via Copernico, Via Barbarigo, Via Mozzoni) rientrino come vie su cui intervenire per estendere la "Zona 30".

Certo di una attenta valutazione degli elementi evidenziati, in attesa di risposte circostanziate nel merito delle vie in oggetto e fiducioso di un favorevole accoglimento delle proposte avanzate, rimango a disposizione per ulteriori chiarimenti o approfondimenti con sopralluoghi sul campo.

Distinti saluti.

Bergamo 9 dicembre 2012
Crippa Paolo

Comune di Bergamo
E0182677 10/12/2012

[VI.7/1]

Gentilissimo Sig. SINDACO
del Comune di BERGAMO
dott. Franco Tentorio

Oggetto: Osservazioni all'Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico adottato dalla Giunta Municipale di Bergamo il 30 ottobre 2012, con delibera 346 Reg. G.C.

Il sottoscritto Paolo Crippa, nato a Bergamo, l'8.12.1965 ed ivi residente in via Ponchia, 14

VISTA

la delibera della Giunta Comunale n°346 Reg. G.C. del 30 ottobre 2012;

E PREMESSO CHE

il documento licenziato dalla giunta a cui i cittadini possono porre osservazioni debba essere chiaro e preciso;

OSSERVA CHE

la mappa allegata al PUT dal titolo "Zone 30 - Dettaglio ID 1 Monterosso" risulta indicare come facenti parte dell'attuale Zona 30 una serie di vie che non le appartengono. La mappa in questione confonde vie esterne alla Zona 30 come vie appartenenti alla Zona 30: non esiste corrispondenza tra la mappa e la reale "Zona 30" attualmente esistente. Un certo numero di vie non fa parte infatti dell'attuale Zona 30. Non ne fanno parte: Via Goisis, Via Valle, Via Pacinotti, Via Pacioli, Via Ponchia, Via Monterosso, Via Fibonacci, Via Galilei, Via Torricelli, Via Quintino basso, via Leonardo da Vinci, Via Sella, Via Copernico, Via Barbarigo, Via Mozzoni.

PROPONE CHE

- nella mappa "Zone 30 - Dettaglio ID 1 Monterosso" allegata al PUT alcune delle vie evidenziate con la linea continua rossa come "Zona 30" siano indicate con la linea tratteggiata rossa come "Zone 30 - Interventi di progetto".

- nella fattispecie le vie che non fan parte dell'attuale Zona 30 (Via Goisis, Via Valle, Via Pacinotti, Via Pacioli, Via Ponchia, Via Monterosso, Via Fibonacci, Via Galilei, Via Torricelli, Via Quintino basso, via Leonardo da Vinci, Via Sella, Via Copernico, Via Barbarigo, Via Mozzoni) rientrino come vie su cui intervenire per estendere la "Zona 30".

Certo di una attenta valutazione degli elementi evidenziati, in attesa di risposte circostanziate nel merito delle vie in oggetto e fiducioso di un favorevole accoglimento delle proposte avanzate, rimango a disposizione per ulteriori chiarimenti o approfondimenti con sopralluoghi sul campo.

Distinti saluti.

Bergamo 9 dicembre 2012

Crippa Paolo

(12)

Bergamo 6 dicembre 2012

Egregio SINDACO del Comune di BERGAMO
dott. Franco Tentorio

Oggetto: Osservazioni all'Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico della Giunta Municipale di Bergamo il 30 ottobre 2012, delibera 346 Reg. G.C.

La sottoscritta Severina Suardi, nata a calcinate, il 26.01.1920 e residente in via Ponchia, 14 a Bergamo,

preso atto

della delibera della Giunta Comunale n°346 Reg. G.C. del 30 ottobre 2012;

premesso che

il Codice della Strada individua come prima componente fondamentale del traffico urbano la circolazione dei pedoni;

osserva che

- nel paragrafo 5.1 (Controllo e gestione del traffico) del P.U.T., è previsto l'ampliamento delle zone 30 tra cui anche quella di Monterosso, senza che sia specificato nel dettaglio la modalità e i luoghi di tale ampliamento. In modo particolare faccio riferimento a via Leonardo da Vinci in corrispondenza dell'attraversamento pedonale all'altezza del Centro anziani, dove le auto, provenienti in velocità dalla curva mettono in difficoltà il pedone quando attraversa. Il pedone all'uscita del centro anziani è in situazione di pericolo vedendosi le auto arrivare a velocità superiore ai 50 chilometri orari.

propone che

- nel paragrafo 5.1 (Controllo e gestione del traffico) del P.U.T., il suddetto passaggio pedonale sia indicato come oggetto di intervento di moderazione della velocità del traffico e quindi di ampliamento della zona 30 e che lo stesso luogo sia indicato nell'allegata mappa relativa a Monterosso.

Certa di una vostra valutazione della situazione e fiduciosa in un favorevole accoglimento della proposta avanzata, porgo distinti saluti.

Severina Suardi

Suardi Severina

Comune di Bergamo
E0182681 10/12/2012

Bergamo 6 dicembre 2012

Egregio SINDACO del Comune di BERGAMO
dott. Franco Tentorio

Oggetto: Osservazioni all'Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico della Giunta Municipale di Bergamo il 30 ottobre 2012, delibera 346 Reg. G.C.

La sottoscritta Severina Suardi, nata a calcinate, il 26.01.1920 e residente in via Ponchia, 14 a Bergamo,

preso atto

della delibera della Giunta Comunale n°346 Reg. G.C. del 30 ottobre 2012;

premesso che

il Codice della Strada individua come prima componente fondamentale del traffico urbano la circolazione dei pedoni;

osserva che

- nel paragrafo 5.1 (Controllo e gestione del traffico) del P.U.T., è previsto l'ampliamento delle zone 30 tra cui anche quella di Monterosso, senza che sia specificato nel dettaglio la modalità e i luoghi di tale ampliamento. In modo particolare faccio riferimento a via Leonardo da Vinci in corrispondenza dell'attraversamento pedonale all'altezza del Centro anziani, dove le auto, provenienti in velocità dalla curva mettono in difficoltà il pedone quando attraversa. Il pedone all'uscita del centro anziani è in situazione di pericolo vedendosi le auto arrivare a velocità superiore ai 50 chilometri orari.

propone che

- nel paragrafo 5.1 (Controllo e gestione del traffico) del P.U.T., il suddetto passaggio pedonale sia indicato come oggetto di intervento di moderazione della velocità del traffico e quindi di ampliamento della zona 30 e che lo stesso luogo sia indicato nell'allegata mappa relativa a Monterosso.

Certa di una vostra valutazione della situazione e fiduciosa in un favorevole accoglimento della proposta avanzata, porgo distinti saluti.

Severina Suardi

Suardi Severina

Comune di Bergamo
E0182681 10/12/2012

13

Gentilissimo Sig. SINDACO
del Comune di BERGAMO
dott. Franco Tentorio

Oggetto: Osservazioni all'Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico adottato dalla Giunta Municipale di Bergamo il 30 ottobre 2012, con delibera 346 Reg. G.C.

Il sottoscritto Paolo Crippa, nato a Bergamo, l'8.12.1965 ed ivi residente in via Ponchia, 14

VISTA

la delibera della Giunta Comunale n°346 Reg. G.C. del 30 ottobre 2012;

E PREMESSO CHE

il documento licenziato dalla giunta a cui i cittadini possono porre osservazioni debba essere chiaro e preciso;

OSSERVA CHE

la mappa allegata al PUT dal titolo "Zone 30 - Dettaglio ID 1 Monterosso" risulta indicare come facenti parte dell'attuale Zona 30 una serie di vie che non le appartengono. La mappa in questione è grossolanamente redatta e confonde vie esterne alla Zona 30 come vie appartenenti alla Zona 30: non esiste corrispondenza tra la mappa e la reale "Zona 30" attualmente esistente.

il tratto di viale Giulio Cesare che accede a Monterosso incrocia un attraversamento pedonale utilizzato dai frequentatori del parco Goisis (vedi foto).

Comune di Bergamo
E0182686 10/12/2012

PROPONE CHE

nella mappa "Zone 30 - Dettaglio ID 1 Monterosso" allegata al PUT, Viale Giulio Cesare a Monterosso, nel tratto tra il rondò della circonvallazione e l'ingresso del parco Goisis sia indicata con la linea tratteggiata rossa come "Zone 30 - Interventi di progetto" affinché sia effettuato intervento di moderazione del traffico nel suddetto tratto di viale Giulio Cesare tra il rondò della circonvallazione e il passaggio pedonale di ingresso al parco Goisis.

Certo di una attenta valutazione degli elementi evidenziati, in attesa di risposte circostanziate nel merito dei punti di osservazione e fiducioso in un favorevole accoglimento delle proposte avanzate, rimango a disposizione per ulteriori chiarimenti o approfondimenti con sopralluoghi sul campo.

Distinti saluti.

Bergamo 9 dicembre 2012

Crippa Paolo

14

Guido Recalcati

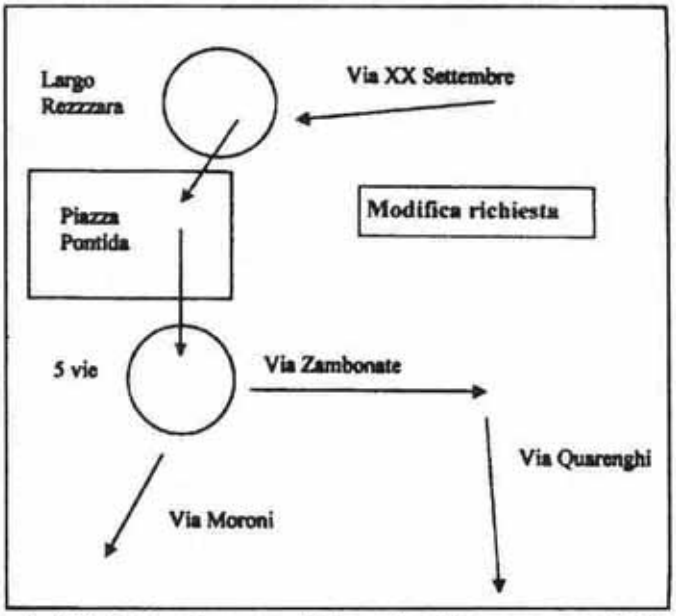
Bergamo, 6 dicembre 2012

OGGETTO: osservazioni al Piano del Traffico.

Egr. Sig. Sindaco del Comune di Bergamo,

In quanto, residente in via XX settembre e titolare del contrassegno (n. 10428/201) che mi autorizza al transito con veicoli nella zona 7, con la presente vorrei esprimerle un desiderio, da altri condiviso, per quanto riguarda l' itinerario per uscire con i miei veicoli dalla zona a circolazione limitata dal Piano urbano del traffico (PUT).

Il contrassegno, rilasciato ai residenti nella via XX Settembre, consente il transito nella stessa via fino a largo Rezzara, quindi il tratto di via S. Alessandro bassa fino a via Borfuro e da qui la possibilità di raggiungere la zona a traffico libero con innesto alla rotonda dei Mille.



Un percorso decisamente difficoltoso in certe ore del giorno e non privo di pericoli a causa del notevole assembramento pedonale con particolare riferimento alle vie XX Settembre e Sant' Alessandro. D' altronde è un percorso inevitabile per raggiungere la Rotonda dei Mille, snodo viario che mi consente di accedere a tutte le direzioni.

Precisato quanto sopra, vista la possibilità di presentare delle osservazioni al Piano in via di aggiornamento, vorrei proporle quanto segue:

Viste le obiettive difficoltà di transito in via S. Alessandro bassa, quando debbo uscire da via XX Settembre per dirigermi nelle zone a sud del centro non sarebbe possibile ampliare il mio permesso di transito anche al tratto da largo Rezzara a largo Cinque Vie attraverso piazza Pontida?

Percorrendo il breve tratto di Piazza Pontida, sul lato est, privo di traffico pedonale, in una zona dove già passano i bus del servizio pubblico, raggiungerei in poche decine di metri via Zambonate o via Moroni senza dover impegnare la stretta, ingombra e pericolosa via S. Alessandro.

Per di più, dovendo attualmente raggiungere l' autostrada e comunque le direttrici a sud della città con una tragitto relativamente lungo (da via Borfuro a via Paleocapa), con il transito attraverso piazza Pontida, eviterei di caricare ulteriormente ed inutilmente l' attraversamento del centro.

Nella speranza che Lei ed i revisori del PUT possano prendere in considerazione questa mia proposta, le porgo distinti saluti.

Comune di Bergamo
E0182851 10/12/2012

Guido Recalcati

24122 Bergamo - Via S. Orsola, 6 – Tel. 035 243657

Guido Recalcati

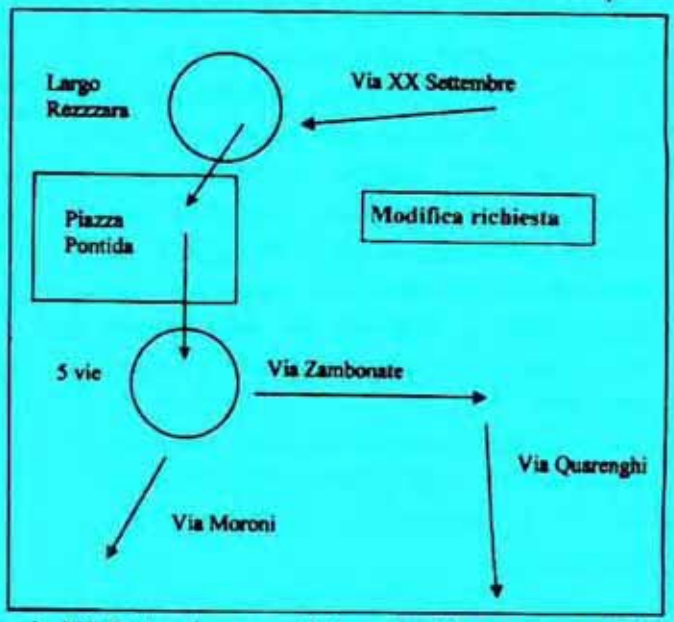
Bergamo, 6 dicembre 2012

OGGETTO: osservazioni al Piano del Traffico.

Egr. Sig. Sindaco del Comune di Bergamo,

In quanto, residente in via XX settembre e titolare del contrassegno (n. 10428/201) che mi autorizza al transito con veicoli nella zona 7, con la presente vorrei esprimerle un desiderio, da altri condiviso, per quanto riguarda l' itinerario per uscire con i miei veicoli dalla zona a circolazione limitata dal Piano urbano del traffico (PUT).

Il contrassegno, rilasciato ai residenti nella via XX Settembre, consente il transito nella stessa via fino a largo Rezzara, quindi il tratto di via S. Alessandro bassa fino a via Borfuro e da qui la possibilità di raggiungere la zona a traffico libero con innesto alla rotonda dei Mille.



Un percorso decisamente difficoltoso in certe ore del giorno e non privo di pericoli a causa del notevole assembramento pedonale con particolare riferimento alle vie XX Settembre e Sant' Alessandro. D' altronde è un percorso inevitabile per raggiungere la Rotonda dei Mille, snodo viario che mi consente di accedere a tutte le direzioni.

Precisato quanto sopra, vista la possibilità di presentare delle osservazioni al Piano in via di aggiornamento, vorrei proporle quanto segue:

Viste le obiettive difficoltà di transito in via S. Alessandro bassa, quando debbo uscire da via XX Settembre per dirigermi nelle zone a sud del centro non sarebbe possibile ampliare il mio permesso di transito anche al tratto da largo Rezzara a largo Cinque Vie attraverso piazza Pontida?

Percorrendo il breve tratto di Piazza Pontida, sul lato est, privo di traffico pedonale, in una zona dove già passano i bus del servizio pubblico, raggiungerei in poche decine di metri via Zambonate o via Moroni senza dover impegnare la stretta, ingombra e pericolosa via S. Alessandro.

Per di più, dovendo attualmente raggiungere l' autostrada e comunque le direttrici a sud della città con una tragitto relativamente lungo (da via Borfuro a via Paleocapa), con il transito attraverso piazza Pontida, eviterei di caricare ulteriormente ed inutilmente l' attraversamento del centro.

Nella speranza che Lei ed i revisori del PUT possano prendere in considerazione questa mia proposta, le porgo distinti saluti.

Comune di Bergamo
Z0182851 10/12/2012

Guido Recalcati

PUT 271

24122 Bergamo - Via S. Orsola, 6 – Tel. 035 243657

(15)

Bergamo, lì 7 dicembre 2012

Spett.le
SINDACO
DEL COMUNE DI BERGAMO
SUA SEDE

Oggetto: Osservazioni al Piano Urbano del Traffico.

Il sottoscritto sig. Orio Zaffanella residente in Bergamo alla via Giosuè Carducci n. 9 con la presente intende sottoporre all'Amministrazione comunale nell'interesse collettivo le seguenti osservazioni al Piano Urbano del Traffico.

Antistante al condominio in cui abito posto al civico 9 di via Carducci è presente una via a senso unico che funge da controviale alla via Carducci sulla quale sono presenti numerosi posteggi disposti a "lisca di pesce" ora regolamentati con "zona disco".

Sono anche presenti due stalli destinati al carico scarico posti sull'angolo del palazzo proprio in corrispondenza dell'ingresso del citato controviale che costituiscono intralcio alla circolazione dei veicoli costringendo le auto in transito ad invadere il marciapiede pedonale con grave nocumento per i pedoni, considerato che l'angolo è cieco.

Si consideri poi che la zona è ad alta rilevanza urbana per la presenza in loco di numerosi palazzi residenziali con scarsa dotazione di autorimesse private (il civico 9 ed il civico 7 di via Carducci ne sono l'esempio) e che detti posteggi sono impropriamente utilizzati come zona di attestamento dagli studenti universitari del vicino ateneo, precludendo di fatto l'utilizzo da parte dei residenti della zona.

Premesso questo, nell'interesse dei residenti della zona e per una migliore fruizione degli spazi pubblici disponibili, si propone la conversione di una quota almeno del 50% dei posteggi presenti in loco da zona disco a "riga gialla" riservata ai residenti. Così facendo sarebbero conciliati gli interessi dei residenti e quelli dei commercianti. Inoltre si invita l'Amministrazione, per le ragioni sopra esposte, a ricollocare i due stalli destinati al carico scarico dalla attuale posizione in curva sull'angolo del palazzo ad una più conforme all'uso che se ne deve fare, da individuarsi di fronte alle vetrine dei negozi.

Confidando in una positiva valutazione della presenti osservazioni, a disposizione per eventuali chiarimenti in merito, si coglie l'occasione per inviare i più distinti saluti.

ALL. n° 1
(FOTO CON INDICAZIONE AREA)

Zaffanella Orio

Zaffanella Orio
via Carducci n. 9
24127 Bergamo (Bg)
Tel. 348/2652017

Comune di Bergamo
E0183012 10/12/2012

Via Luigi Pirandello
Google earth

(16)

A R E A N U O V A

Associazione di quartiere repertoriata al Comune di Bergamo

24125 BERGAMO Via Serassi 13 - ☎ 035246773 -

All'egregio Sindaco di Bergamo
Dott. Franco Tentorio
Piazza Matteotti, 27
24100 BERGAMO

OGGETTO: OSSERVAZIONI AL PIANO URBANO DEL TRAFFICO.
PARCHEGGIO GASTOLDI DI VIA SERASSI

Il documento è composto da quattro pagine compreso la corrente.

BERGAMO 10 dicembre 2012

Comune di Bergamo
E0183137 10/12/2012

OGGETTO: SISTEMAZIONE PARCHEGGIO PUBBLICO GASTOLDI DI VIA SERASSI - viabilità, segnaletica, sicurezza, ordine pubblico, controllo, pulizia, collegamento.

Premessa.

Tutte le Amministrazioni Comunali, in teoria, credono nei parcheggi periferici che bloccano le macchine all'entrata della città, favorendo così la viabilità generale e contribuendo alla diminuzione dell'inquinamento cittadino, per questo il parcheggio deve assumere un ruolo importante per il sistema parcheggi della città.

Valorizzandolo per l'importante posizione strategica e per il suo contributo a soddisfare la forte richiesta di sosta stanziale lunga giornaliera che libera le altre tipologie di sosta, beneficerà i residenti dei palazzi adiacenti, circa 200 famiglie - un poliambulatorio pediatrico con un consistente movimento di genitori e bimbi da visitare - i dipendenti della vicina fabbrica Omba – i negozianti del Borgo – gli esterni e i pendolari che in qualche caso lasciano una bicicletta per utilizzarla in città e gli utenti che lasciano l'auto per utilizzare il mezzo pubblico (metropolitana per Albino e per la stazione o bus cittadini) - i fedeli che si recano al Cimitero per le funzioni religiose o per i propri cari defunti.

VIABILITA' INTERNA

- Rifare la segnaletica verticale e orizzontale per adeguarla alle normative del codice stradale (strisce bianche, handicappati, moto, rimozione se fuori delle strisce ecc.) garantendo così l'ordinato parcheggio delle automobili che sono posteggiate male dappertutto, bloccano entrata/uscita, invadono i percorsi pedonali e ostacolano le normali manovre di circolazione.

- Ripristinare il cancellino di entrata pedonale da via Serassi perché adesso i pedoni entrando dal cancello carrale rischiano e vanno oltremodo protetti, lungo il percorso interno, con una serie di paletti.

- Posizionare una rastrelliera alta (per blocco catena antifurto al tubo telaio) con tettoia per le biciclette nella parte vicina all'entrata dei condomini.

SICUREZZA, ORDINE PUBBLICO, CONTROLLO

- Chiusura notturna con cancello automatizzato dalle 23:00 alle 6:00 con ingresso tramite tessera magnetica a pagamento, su richiesta da parte dei cittadini interessati.

- L'installazione di un una telecamera digitale collegata col circuito di vigilanza cittadino, questo mezzo fornirebbe un elevato valore di prevenzione ponendo l'area parcheggio in completa sicurezza. Se l'Amministrazione non avesse i fondi per realizzarla i residenti dei palazzi adiacenti potrebbero valutare in consiglio condominiale un contributo all'acquisto.

- Rendere più visibile, dall'esterno, l'area del parcheggio dal lato di via Serassi eliminando parte della siepe.

- Posizionare nella zona cartelli che indichino il parcheggio e il numero delle auto con la capienza massima, in modo da invogliare ad usarlo.

- Sistemare il fondo dissestato e pericoloso.

PULIZIA E IGIENE

- Programmare interventi di pulizia dell'area, comprese le aiuole verdi (cartacce, fazzoletti, ecc.).

- Posizionare all'entrata esterna di Via Serassi due paletti, in modo da non consentire più il deposito abusivo e nello stesso tempo proteggere i pedoni.

SALVAGUARDIA PECULARIETA' DEL PARCHEGGIO, RISPETTO DEL CODICE STRADALE E COLLEGAMENTO COL BUS

- Impegniamo il Comune a trovare un'altra area più idonea ad ospitare le case viaggianti dei giostrai. Riteniamo inopportuna la deroga all'articolo 165 del codice stradale (divieto di campeggio su suolo pubblico) emessa dall'assessorato al commercio, che permette il campeggio ai camion e ai
-

camper dei giostrai, che due volte l'anno invadono ed occupano quasi totalmente il parcheggio in modo disordinato e non razionale. Quest'uso anomalo per quasi tre mesi l'anno crea enormi disagi alle persone che abitualmente e diligentemente utilizzano il parcheggio, scoraggiando i buoni propositi di chi non vuole arrivare in centro con la macchina usando i piedi, la bicicletta o il bus.

- Per completare bene il progetto sarebbe ottimale che nella via passi il bus, una fermata in Via Serassi per far diventare il parcheggio veramente "*d'interscambio*" di fatto.

CONCLUSIONE

Considerando la metropolitana leggera (interscambio tram/bici o auto/tram) - l'enorme condominio Canarie (240 famiglie di cui la metà senza box) e la forte pressione sulla zona esercitata dalla sosta stanziale, solo il logico riequilibrio dell'offerta sosta nella zona farà funzionare a pieno regime il parcheggio senza vanificare gli interventi proposti, che potranno anche bloccare la prostituzione maschile, esercitata in macchina o con sesso esplicito all'aperto.
Occorre regolamentare meglio la sosta a parcometro con carico/scarico, handicappati, moto, su Via Borgo Palazzo, Via Rubini e Via Serassi e istituire la sosta residenti su Via Vivaldi.

Luigi Salvi

(17)

COMITATO BORGO PALAZZO NO CORSIA PREFERENZIALE

Comitato volontario del quartiere di Borgo Palazzo
Via Borgo Palazzo 16 – 24125 BERGAMO – tel. 035238257

All'egregio Sindaco di Bergamo
Dott. Franco Tentorio
Piazza Matteotti, 27
24100 BERGAMO

OGGETTO:
osservazioni al PIANO URBANO DEL TRAFFICO, adottato dalla Giunta Comunale di Bergamo in data 30 Ottobre 2012, n. 0346-12 Reg. G.C. Piano depositato in data 13 Novembre 2012, per la soppressione di ogni riferimento alla corsia preferenziale, prevista nel tratto stradale tra via Pirovano (Cimitero) e Piazza S. Anna e più precisamente ai punti di pag. 39 paragrafo 5.3.3.

Il documento è composto da 3 pagine compreso la corrente e 7 foto allegate.

BERGAMO 10 dicembre 2012

Comune di Bergamo
E0183146 10/12/2012

COMITATO BORGO PALAZZO NO CORSIA PREFERENZIALE

Comitato volontario del quartiere di Borgo Palazzo
Via Borgo Palazzo 16 – 24125 BERGAMO – tel. 035238257

Oggetto: osservazioni al PIANO URBANO DEL TRAFFICO, adottato dalla Giunta Comunale di Bergamo in data 30 Ottobre 2012, n. 0346-12 Reg. G.C.
Piano depositato in data 13 Novembre 2012.

PREMESSA

Il nostro "Comitato Borgo Palazzo NO CORSIA PREFERENZIALE" riunisce le varie forze che negli anni hanno lavorato con impegno civico e propositivo nei confronti dei tanti problemi che la vita di tutti i giorni mette in evidenza nel Comune di Bergamo e nel nostro Borgo in particolare. Sono i residenti, i professionisti, gli imprenditori commercianti e artigiani e tutti i loro dipendenti, la cui esperienza e conoscenza dei fatti non può essere trascurata, minimizzata e ancor meno disconosciuta. Tutti ci impegniamo nel valutare il Piano Urbano del Traffico nel modo più articolato per il presente ma anche per il futuro per suggerire ai nostri Amministratori del Comune e ai Tecnici preposti le proprie conoscenze territoriali, sostenute e avvalorate dall'esperienza diretta di tutti i giorni e di tutte le circostanze che l'attività lavorativa comporta ed evidenzia. Sono soluzioni e suggerimenti, che ripetiamo, trovano la loro validità nella constatazione di tutti i giorni nei confronti dei problemi e degli aspetti della viabilità, dei parcheggi, delle soste e del trasporto pubblico.

CHIEDIAMO

la soppressione di ogni riferimento alla corsia preferenziale, prevista nel tratto stradale tra via Pirovano (Cimitero) e Piazza S. Anna e più precisamente ai punti del PUT a pag. 39 paragrafo 5.3.3, < *Corridoi di qualità per il TPL: Relativamente al trasporto pubblico locale (omissis) tratte di corsia preferenziale e/o preferenziamento semaforico) da Est: Via Borgo Palazzo, con particolare riguardo alla tratta di penetrazione al centro Pirovano (Cimitero) e Piazza S. Anna.*> **per le motivazioni che in seguito esponiamo.**

In questo tratto non essendoci una doppia corsia il traffico, entrante da Seriate e dalla Circonvallazione, sarà dirottato verso viale Pirovano, via Gastoldi, via Serassi, via S.Fermo, via Ghislandi, piazza S.Anna per un totale di 1800 metri contro i 400 metri del percorso attuale incrocio viale Pirovano / piazza S.Anna. I presunti benefici che l'ATB riceverà dalla maggior velocità dei propri mezzi nel tratto in questione, saranno irrisori, confrontandoli con l'enorme danno e disastro ecologico ambientale che sicuramente si abbatterà su tutta la zona interessata al nuovo tracciato obbligato. Migliaia di automobili e mezzi di trasporto industriale costretti a percorrere distanze stradali quattro volte più lunghe e più complesse durante tutta l'intera giornata. Il serpentone di autoveicoli, più lungo e più lento, scaricherà sull'intera zona benzene e polveri sottili che avranno ripercussioni sulla salute dell'intera collettività. Tutta la viabilità della zona subirà un collasso (ad esempio ricordiamo ancora con apprensione il caos creatosi quando crollo il ponte sopra il metrò) per i seguenti punti:

PUNTO 1: **<u>blocco critico nella intersezione via Gastoldi/via Serassi:</u>**

- un forte rallentamento del flusso proveniente da Viale Pirovano in via Gastoldi girando a destra per via Serassi a causa della corsia stretta che riduce lo spazio di manovra senza visibilità per il muro di cinta del cimitero posto a 90gradi. (vedi foto 1)
- un ingorgo per le centinaia di autovetture (410 famiglie dei condomini CANARIE-LE VELE-SERASSI – i consumatori del Supermercato discount D+ , Lanza Gomma, utenti e personale Confcooperative , parcheggio GASTOLDI di interscambio con il tram, biciclette e visitatori del Cimitero) che gireranno a sinistra da via Gastoldi e poi gli stessi automezzi in uscita attenderanno allo stop tempi lunghissimi per l'immissione nel flusso proveniente da Seriate. (vedi foto 1)

COMITATO BORGO PALAZZO NO CORSIA PREFERENZIALE

Comitato volontario del quartiere di Borgo Palazzo
Via Borgo Palazzo 16 – 24125 BERGAMO – tel. 035238257

- la situazione diventerà esplosiva con l'uscita di 30/40 TIR al giorno dalla Ditta OMBA(foto 2) che rasentano il marciapiede o addirittura lo sovrastano (vedi foto 3/1-3/2) che poi manovrano in direzione Viale Pirovano, impegnando completamente l'intersezione (vedi foto 4) , e rondò delle valli. Si aggiungeranno poi a quelli del Supermercato creando situazioni pericolose per il loro parcheggio sulla via in attesa dello carico/scarico.

PUNTO 2: **collasso all' intersezione con via S.Fermo:**

- imboccandola girando a sinistra si bloccherà lo scorrimento, per la corsia ristretta che non permette il passaggio di due auto (vedi foto 5) bisognerà quindi aspettare il passaggio del flusso proveniente da via Bianzana e dalla rotonda che riceve gli automezzi dalla Val Brembana.
- lo stop del semaforo per il passaggio del tram Bergamo/Albino e a pochi metri quello di via Ghislandi e un altro ingresso TIR della OMBA a soli 80 metri (vedi foto 6) prima dell'intersezione formeranno un tappo che bloccherà l'assorbimento del traffico verso via Ghislandi.

PUNTO 3: **via Ghislandi con un carico veicolare insostenibile:**

- questa via con una sola corsia che si sdoppia solo vicino al semaforo non sopporterà l'enorme numero di auto e vedrà i valori dell'inquinamento schizzare in alto, ora c'è già coda da via Noli.
- non consentirà più ai Vigili del Fuoco di Via Codussi, che la utilizzano frequentemente, di raggiungere velocemente il luogo dell'emergenza .

PUNTO 4: **il disagio dei residenti**

- nel tratto interessato, in via Rovelli e via Bono si allungherà di 5/6 volte il percorso per il rientro a casa venendo da Seriate e dalla Circonvallazione.

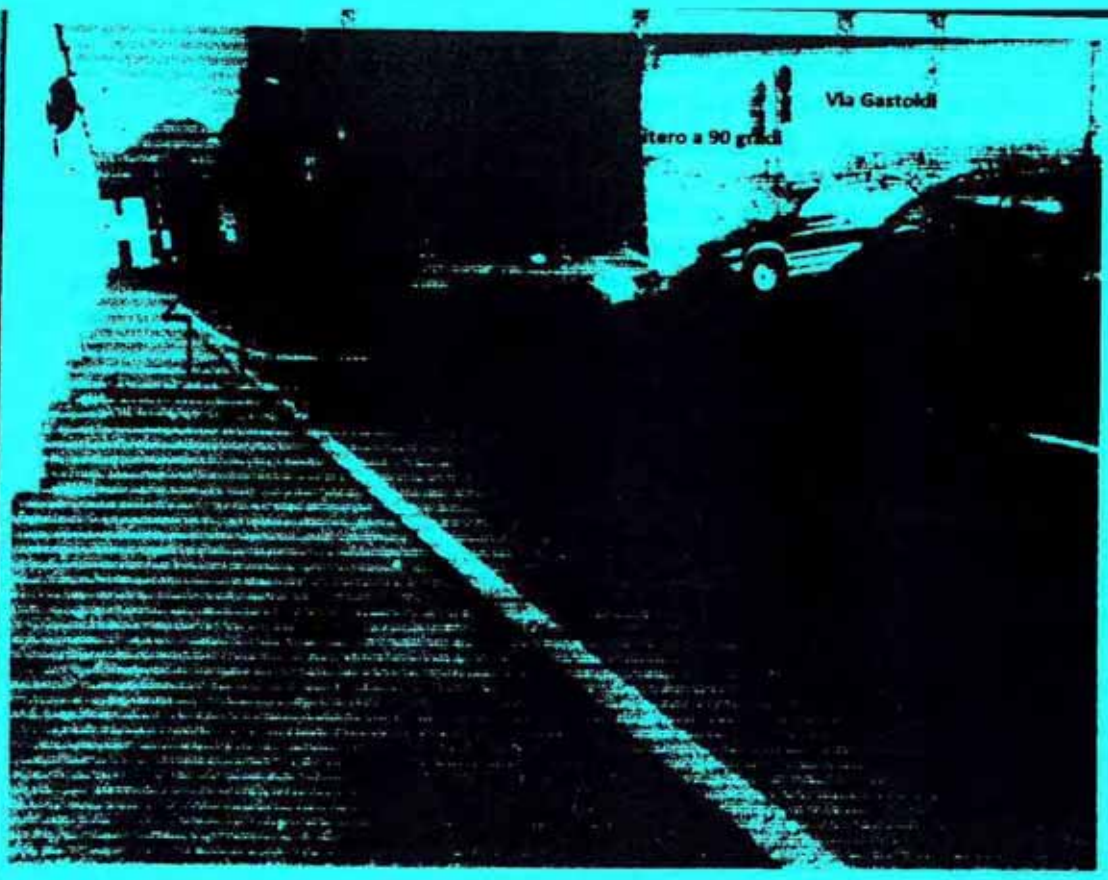
PUNTO 5: **contraccolpo finanziario sulle attività**

le 300 attività imprenditoriali, artigianali e commerciali del Borgo (forza lavoro 1200 addetti) subiranno ancora di più l'effetto crisi dovendo rinunciare ad una fetta di clientela che, come ben si è visto in altre zone, non frequenterà più il Borgo e i suoi innumerevoli servizi (di fatto una farmacia sarà isolata). Saranno colpiti non solo i titolari e le loro famiglie ma anche le centinaia di dipendenti che si stanno già attivando per una protesta.

Oltre alle considerazioni negative e contrarie alla corsia preferenziale in Borgo Palazzo, anche se solo si facesse tra il ponte della circonvallazione e viale Pirovano (per la coda che raddoppiandosi andrebbe a compromettere totalmente il già caotico e pericolosissimo incrocio sotto il ponte) il nostro comitato pone all'attenzione dei Signori Amministratori e Tecnici comunali anche le due proposte (organizzazione razionale del sistema della sosta nel quartiere Borgo Palazzo e sistemazione parcheggio Gastoldi) già presentate tempo fa , che individuano in modo attento e particolareggiato alcune soluzioni studiate in anni di monitoraggio sul territorio che sono a nostro avviso utili ad elaborare un piano urbano del traffico veramente confacente a quelle che sono le esigenze di tutta la città.

Distinti saluti

Un membro del Comitato Sig. Luigi Salvi



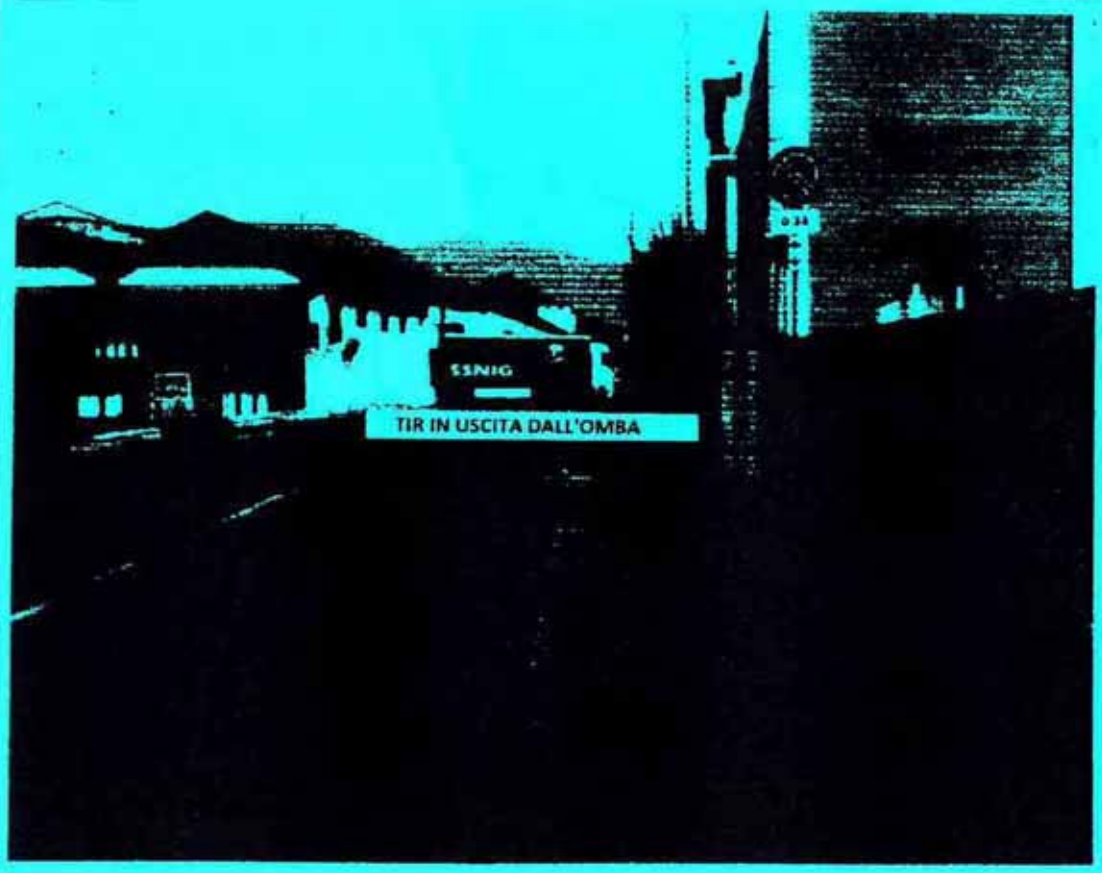
TOTO

1

Piazzale interno ditta Omba
carico/scarici 30/40 Tir al giorno di fronte uscita
condominio Serassi e Prcheggio Gastoldi

FOTO

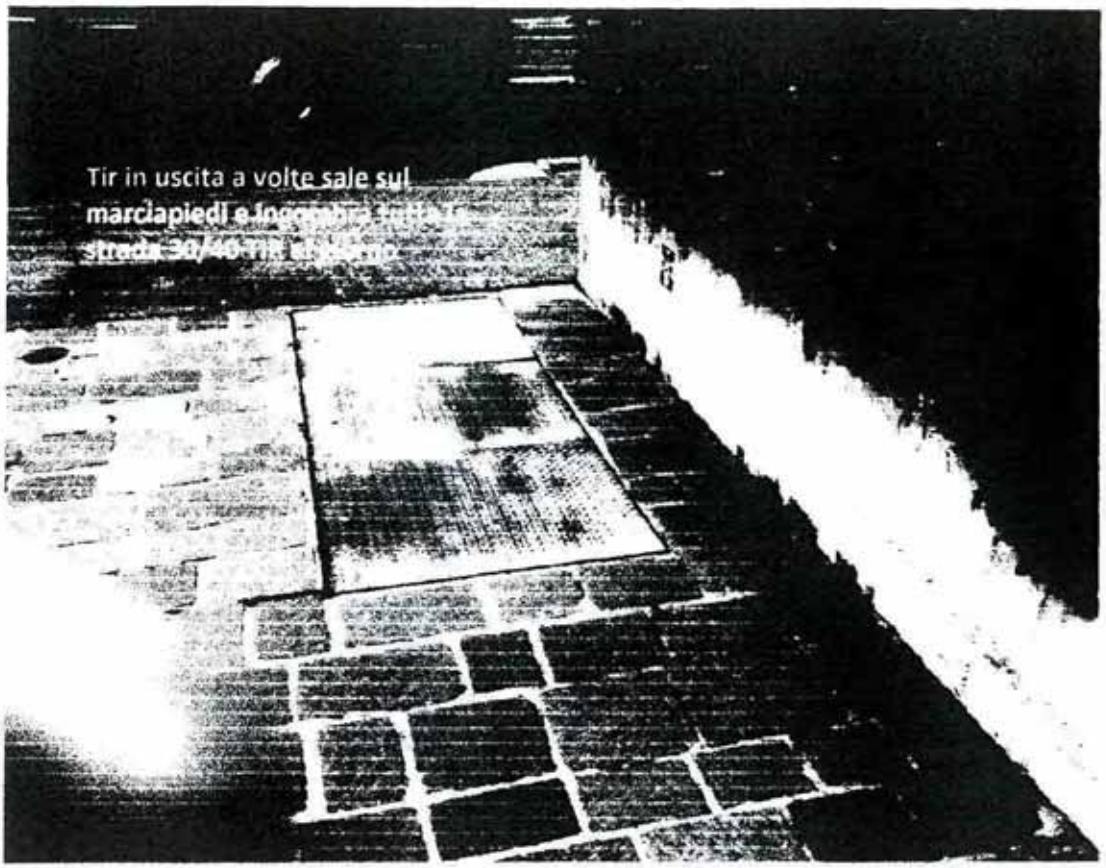
2



FOTO

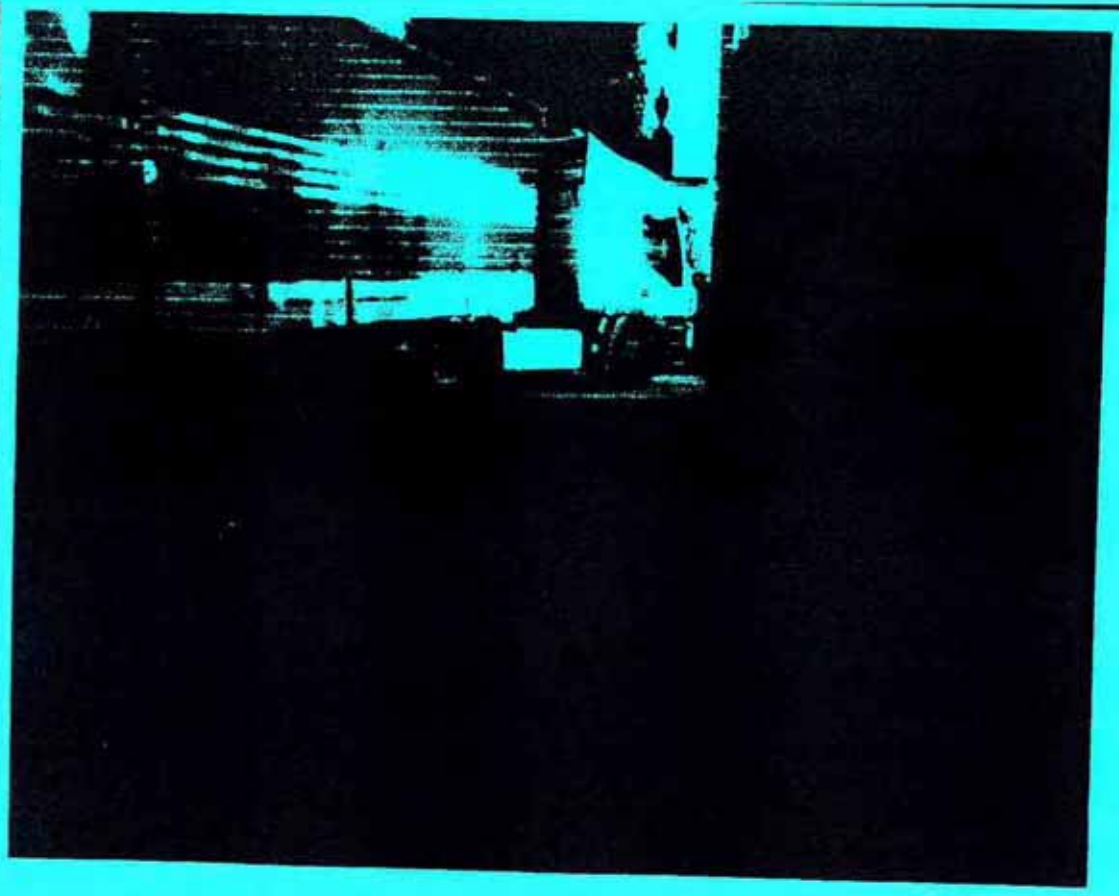
3

1



FOTO

3/2



FOTO

4

DIREZIONE DRITTA VERSO VIA BIANZANA: corsia
stretta la macchina che svolta blocca il flusso

FOTO 5

FOTO

5

ATTO COSTITUTIVO
"COMITATO BORGO PALAZZO NO CORSIA PREFERENZIALE"
COMITATO DI VOLONTARIATO DEL QUARTIERE DI BORGO PALAZZO

Bergamo, 22 novembre 2012 oggi in Bergamo in via Borgo Palazzo 16 si sono riunite le seguenti persone:

VISCARDI GIOVANNI nato a Bergamo il 29/7/1958 ivi residente in via P. Isabello 18 cod.fisc.VSCGNN58L29A794Z

CAPRILE VALTER nato a Lavagna il 25/8/1942 residente a Bergamo in via Borgo Palazzo 85/a cod.fisc. CPRVTR42M25E488I

SANTINELLI PIERINA nata a Mornico al Serio il 23/1/1939 residente a Bergamo in via Borgo Palazzo 85 cod.fisc.SNTPRN39A63F738T

POLI GIULIO nato a Bergamo il 18/1/1935 ivi residente in via Loreto 34 cod. fisc. PLOGLI35A18A794H

LOMBARDO ROCCO nato a Bergamo il 4/4/1960 ivi residente in via Borgo Palazzo 21 cod.fisc. LMBRCC60D04A794C

LUIGI SALVI nato a Bergamo il 15/9/1952 ivi residente in via C. Serassi 13/d cod .fisc. SLVLGU52P15A794Q

FACCHINETTI ANDREINA nata a Bergamo il 23/6/1962 e ivi residente in nvia Borgo Palazzo 90 cod. fisc. FCCNRN62H63A794G

DI GREGORIO DOMENICO nato a Bergamo il 28/3/1942 e ivi residente in via Serassi 13 cod.fisc. DGRDNC42C28A794O

che hanno deliberato di costituire un Comitato di Volontariato denominato "COMITATO BORGO PALAZZO NO CORSIA PREFERENZIALE" , nominandone portavoce il signor Rocco Lombardo al quale hanno conferito poteri di rappresentanza del Comitato riguardo i rapporti con terzi, l'organizzazione e la direzione interna. Hanno stabilito che le decisioni e le iniziative del Comitato saranno comunicate a mezzo stampa e direttamente ai cittadini con volantinaggio.

Il Comitato ha sede in Bergamo invia Borgo Palazzo 16 - tel.035238257

- è apolitico, apartitico e non persegue fini di lucro;
- ha lo scopo di ottenere la modifica, da parte dei competenti Organi Deliberanti del Comune di Bergamo, del Piano Urbano del Traffico (P.U.T.), adottato dalla Giunta Comunale con

delibera il 30 ottobre 2012 ed in particolare dell'espunzione di quanto previsto al punto 5.3.3. del P.U.T. che istituisce una corsia preferenziale in entrata per il trasporto pubblico urbano nel tratto in entrata di Borgo Palazzo da viale Pirovano (Cimitero) a Piazza S.Anna.

Per conseguire tale scopo il Comitato intende operare:

- informando la popolazione;
- invitando chiunque a partecipare aderendo al Comitato;
- sensibilizzando e responsabilizzando gli Organi Istituzionali e di Informazione;
- promuovendo qualsiasi iniziativa utile a raggiungere gli obiettivi esposti.

Alla nostra iniziativa hanno aderito 2500 persone come risulta da moduli firme allegati. La raccolta però continua per diffondere di più la notizia e aumentare il numero di adesioni.

BERGAMO, 22 novembre 2012.

LETTO, FIRMATO, SOTTOSCRITTO:

VISCARDI GIOVANNI.....**CAPRILE VALTER**.....

SANTINELLI PIERINA..... **POLIGIULIO**.....

LOMBARDO ROCCO..... **DI GREGORIO DOMENICO**.....

FACCHINETTI ANDREINA..... **LUIGI SALVI**.....

(18)

Il grande

CENTRO COMMERCIALE

all'aperto

Egregio Sindaco

Franco Dott. Tentorio

Piazza Matteotti . 27

24100 BERGAMO

OGGETTO : OSSERVAZIONI AL PIANO URBANO DEL TRAFFICO

Il presente documento si compone di n. 3 pagine

ASSOCIAZIONE COMMERCIANTI
ARTIGIANI BORGO PALAZZO
Via Borgo Palazzo, 3[illegible] BERGAMO
Codice Fiscale: 9[illegible]7670168
Tel. e Fax 035/21.41.96
info@lebotteghediborgopalazzo.it

Comune di Bergamo
E0183152 10/12/2012

BERGAMO, 10 DICEMBRE 2012

Il grande

CENTRO COMMERCIALE

all'aperto

Egregio Sindaco Dott. Franco Tentorio

Piazza Matteotti , 27 BERGAMO

Oggetto : Osservazioni al Piano Urbano del Traffico adottato dalla Giunta Comunale di Bergamo in data 30 Ottobre 2012 , n. 0346 – 12 reg G. C.

Piano depositato in data 13 novembre 2012

In merito a quanto esposto in oggetto formuliamo le seguenti osservazioni :

A . CORSIE PREFERENZIALI

Chiediamo la soppressione di ogni riferimento alla corsia preferenziale prevista nel tratto stradale di Vi Borgo Palazzo tra Viale Pirovano e Piazza S. Anna come risulta dai paragrafi 1.3 a pagina 7 e 5.3.3 alle pagine 39 e 42 con le seguenti motivazioni :

1 Si ricorda che la stessa proposta fu presentata dall'Amministrazione Vicentini nel 1996 e a seguito delle numerose preteste dei cittadini e delle aziende produttive presenti nel Borgo , l'Assessore fu costretto alle dimissioni ;

2 L' associazione scrivente in collaborazione con il " Comitato di Borgo Palazzo contro la corsia preferenziale" si è attivata con volantini , piantine esplicative a raccolta firme , presso i nostri negozi e attività ; con la partecipazione soprattutto dei residenti (a tutt'oggi hanno aderito con la loro firma ben 2660 persone) per contrastare le decisioni che nel metodo e nel merito riteniamo portatrici di maggiori problematiche e costi rispetto agli ipotetici vantaggi,e per difendere il lavoro di oltre 300 attività commerciali e artigianali che occupano una forza lavoro di 1200 persone di cui il 50% al femminile, soprattutto in un contesto economico di forte recessione.

3 Le 186 imprese associate ribadiscono l'inutilità di una corsia riservata di 380 metri che, se attuata, per effetto della deviazione del traffico, peraltro tutto verso il cimitero,porterà da subito enormi problemi alla zona,obbligando i residenti a valle della corsia a percorsi più lunghi per agganciare il resto della città, aumentando il traffico e i disagi sulle zone limitrofe,con maggiori ingorghi e inquinamento,ottenendo

inevitabilmente un risultato contrario a quello voluto dai cittadini. Senza contare che nel tratto preso in considerazione il flusso di autoveicoli è diminuito del 30% negli orari di punta:

4 I nostri Associati ricordano che nel programma e le relative promesse elettorali non figuravano le ventilate " corsie preferenziali", che per quanto accaduto nel 1996 sembravano definitivamente improponibili , vista l'inutilità della loro realizzazione , e si chiedono come mai sia l'A T B , una partecipata del Comune, a decidere i programmi in tema di viabilità .

Per Le Botteghe di Borgo Palazzo

Il Presidente Franca Pedroni

ASSOCIAZIONE COMMERCIANTI
ARTIGIANI BORGO PALAZZO
Via Borgo Palazzo. 30 - 24125 BERGAMO
Codice Fiscale: 95057670168
Tel. e Fax 035/21.41.96
info@lebotteghedlborgopalazzo.it

Bergamo 08/12/2012

(19)

Bergamo, 11/12/2012

Egr. sig.

Tentorio dr. Franco

Sindaco del Comune di

BERGAMO

I sottoscritti, residenti in via Leoncavallo n°9

CHIEDONO

Che la zona Malpensata venga inserita nella " ZONA DI RILEVANZA URBANISTICA"ai sensi del Codice della strada ed in riferimento al PUT, poiché questa zona è attualmente ad altissima domanda di parcheggio dei non residenti (tra l'altro non rilevata nella fig. 4 di pag. 14 del PUT).

Nel quartiere vi sono abitazioni datate e pertanto non in grado di soddisfare le esigenze per quanto attiene ai posti auto.

Si chiede altresì, limitatamente alle vie Mozart e Leoncavallo, sulla base di quanto stabilito (cfr, pag 22 del paragrafo 5.1.3 Regolazione della sosta su strada del PUT) di riservare la sosta ai residenti almeno su di un lato delle predette vie.

Ringraziamo per la cortese attenzione. Con i nostri rispettosi saluti

PREVITALI ALCIDE

MOSCONI GIUDITTA

EPIS GIOVANNA

EPIS ANGELA

Comune di Bergamo
E0183413 11/12/2012

[VI.7/]

20

A.RI.BI.
www.aribi.it

Associazione per il Rilancio della Bicicletta - aderente alla FIAB

Bergamo, 10 dicembre 2012

OSSERVAZIONI DELL'A.RI.BI.

AL P.U.T. ADOTTATO DAL COMUNE DI BERGAMO (novembre 2012)

L'A.Ri.Bi. – Associazione per il rilancio della bicicletta
con sede in Bergamo (costituita nel 1981)

- coerente al suo fine statutario di incentivare l'uso del mezzo ciclabile (in particolare per la quotidiana locomozione cittadina) e facendo ulteriore sèguito alle conseguenti osservazioni e proposte dalla stessa A.Ri.Bi. già articolate nei confronti del Piano Urbano della Mobilità P.U.M. adotatto nel 2008 dal Comune di Bergamo, stante la funzione di "linee guida" delle sue previsioni per i periodici P.U.T. adottabili nel decennio successivo;
- esaminato il testo di quello attualmente adottato, ora in fase di approvazione, si sintetizza in merito a quest'ultimo
-

le osservazioni e proposte che seguono:

1) **in ordine generale**:
per apportare una maggiore incisività al P.U.T., A.Ri.Bi. osserva che:
- andrebbe precisata nel suo titolo la durata biennale delle previsioni, evidenziate secondo l'ordine delle priorità designate;
- nelle premesse del provvedimento andrebbero brevemente riepilogati gli obiettivi raggiunti mediante l'applicazione del previgente P.U.T. (anno 2003);
- andrebbero eseguite periodiche campagne di rilevazione del transito di biciclette (lungo le direttrici ciclabili individuate dallo "Studio per la rete ciclabile comunale" ottenuta dall'Amministrazione il 2 maggio 2012), i cui dati dovrebbero esprimersi in percentuale rispetto ai passaggi degli altri mezzi in transito durante le rilevazioni.

in ordine particolare:

2) nel capitolo 1): AGGIORNAMENTO DEL QUADRO CONOSCITIVO DELLA MOBILITA' URBANA
nel paragrafo FLUSSI DI TRAFFICO:
- A.Ri.Bi. osserva che dai dati riportati non si desume ufficialmente la percentuale dei transiti in bicicletta rispetto a tutti gli altri flussi di traffico e rispetto agli obiettivi del P.U.M. che prefissavano un incremento dal 5% (rilevato nell'anno 2007) all'obiettivo del 12% auspicato entro il decennio (obiettivo del tutto realistico in quanto già da tempo raggiunto e superato in altre città italiane di caratteristiche similari a quelle di Bergamo);

PG E0183519-2012

3) nel paragrafo MOBILITA' CICLABILE:
A.Ri.Bi. condivide l'obiettivo di connettere tra loro i vari tratti di ciclopista esistenti e ritiene di indicare come priorità:
- la formazione dei principali corridoi di mobilità urbana come previsto;
- l'esecuzione prioritaria del superamento ciclabile della via Briantea e della finitima ferrovia Bergamo / Ponte S. Pietro (secondo il già esistente progetto in forma esecutiva) elaborato per collegare la zona Polaresco a quella gravitante attorno al nuovo ospedale, con possibilità d'allacciamento con i contermini percorsi che il limitrofo Comune di Treviolo ha fatto oggetto di partecipazione a bando Europeo di finanziamento in consorzio, tra gli altri, proprio con il Comune di Bergamo.

4) nel paragrafo INDAGINI DI CAMPO:
A.Ri.Bi. condivide il metodo scelto (individuazione di 50 stazioni "sentinelle", per il rilevamento di 1500 corse in partenza/arrivo/transito e per la raccolta di 800 interviste a passeggeri del trasporto pubblico), e segnala che si rende necessario aggiungere consimili rilevazioni alle stazioni TEB ed al Polo intermodale di piazzale Marconi, con specifico riguardo alla ciclabilità;

5) nel paragrafo MONITORAGGIO:
- A.Ri.Bi. osserva che si rende necessario introdurre i livelli di incidentalità che vedono coinvolti i ciclisti sulla rete stradale urbana, monitorandone l'andamento con il progressivo incremento dei flussi ciclabili e con l'ampliamento della rete ciclabile;

6) nel paragrafo SOSTENIBILITA' AMBIENTALE:
A.Ri.Bi. condivide la proposta d'incrementare la pedonalizzazione negli ambiti centrali e ripropone di ulteriormente diffondere ed estendere nello spazio la realizzazione delle "zone 30" e di quelle a "traffico limitato", coinvolgendo le circoscrizioni ed i quartieri nella formazione di aree del tipo „spielstraße" da molto tempo in uso in Germania ed in altri Stati nordici della Comunità Europea (Olanda, Belgio, Lusemburgo, Danimarca ...);

7) nel paragrafo INTERMODALITA' e TRASPORTO PUBBLICO:
A.Ri.Bi. condivide l'orientamento ad incrementare la "velocità commerciale" e dunque la capacità di trasporto del sistema di mezzi pubblici; a tal fine chiede che si provveda a:
- ampliare l'estensione delle corsie preferenziali;
- sviluppare organici collegamenti tra la rete ciclabile urbana e quella dei Comuni contermini, d'intesa con questi ultimi;
- dar seguito al precitato "Studio per la rete ciclabile comunale" elaborando al più presto il "**biciplan**" – quale strumento pianificatore delle soluzioni ciclabili riferibili all'intero territorio comunale – come già richiesto da questo sodalizio con le osservazioni dimesse a corredo del P.U.M. 2008;

8) nel paragrafo MOBILITA' CICLABILE:
A.Ri.Bi. condivide la proposta di sviluppo della attuale rete "La BiGi":
- realizzare nell'area cittadina diffusi parcheggi-bici, installandovi portabiciclette del tipo ritenuto più consono alle esigenze della zona: tenendo conto delle dettagliate proposte che, in proposito, l'A.Ri.Bi. ha già da anni rimesso all'Amministrazione civica.

L' A.Ri.Bi. osserva conclusivamente che l'accoglimento delle proposte che precedono favorirebbe in modo ancòr più marcato l'uso più sicuro e diffuso della bicicletta per la locomozione quotidiana affiancandosi in progressiva ed augurabile crescente alternativa a quello dell'auto e degli altri veicoli a motore privati, agevolando la conseguente riqualificazione dell'habitat urbano: obbiettivo quest'ultimo che acquista ancor maggiore rilevanza se rapportato ai requisiti che auspichiamo verranno prefissati in concomitanza alla partecipazione all'iniziativa Expo Milano 2015 ed alla candidatura di Bergamo quale "Città europea della cultura" per il 2019.

Per l'A.Ri.Bi.: la Presidente
(Claudia Ratti)

21

Comune di Bergamo
E0183583 11/12/2012

[VI.7/1]

Al Sindaco di Bergamo
Dott. Franco Tentorio

All'Assessore alla Mobilità
Avv. Gianfranco Ceci

***Oggetto*: Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico di Bergamo, adottato il 30 ottobre 2012, con deliberazione 346 Reg. G.C., dalla Giunta Comunale - Osservazione**

I sottoscritti "**Comitato Quarenghi**" ed "**Associazione di Quartiere Quarenghi**", con sede in via Giacomo Quarenghi 39/A Bergamo, presso il presidente pro-tempore, esaminata la documentazione inerente la deliberazione di Giunta di cui all'oggetto,

premesso che

- come evidenziato nel Documento Preliminare del Piano Urbano del Traffico (PUT), al Cap. 1.2 – Ambito n.2, lo stesso si prefigge di ottenere la massima sostenibilità ambientale e, a tal fine, amplia il perimetro delle aree pedonali in città bassa, affermando che lo sviluppo di aree pedonali nel territorio urbano risponde a finalità di carattere urbanistico, volte a recuperare lo spazio urbano per restituirlo al cittadino e al pedone, e ambientale, legate alla salute dei cittadini tramite un'attenta regolamentazione della circolazione di mezzi privati in aree ad alta densità di traffico : in tal senso il principale intervento consiste nella realizzazione del "Sentierone allungato" e che tale intervento si inquadra nell'attivazione sistematica di una più estesa "area ambientale - centro storico";

- sempre con riferimento al Documento Preliminare del PUT adottato dalla Giunta, a pag.31, viene rappresentato lo schema di classificazione della viabilità urbana, indicando in colore blu le strade locali interzonali, tra le quali via Quarenghi;

- a pag. 17, la tabella riepilogativa delle aree riservate a ZTL, evidenzia che Città Alta ed i Colli rappresentano l'83,55 % della superficie totale, mentre in tutta la restante parte della città viene riservato solo il 16,45 %;

- nella realizzazione del "Sentierone allungato", risulta compresa, sia pure in seconda fase, via Giacomo Quarenghi Bassa (Media), ovvero la parte compresa fra gli incroci di via Spaventa e di via Paleocapa ;

- nei dati raccolti relativi ai volumi di traffico di attraversamento della città, il PUT non prende in nessuna considerazione il Borgo San Leonardo;

- in considerazione delle tipologie edilizie prevalenti e delle caratteristiche morfologiche del tessuto urbano, il PGT vigente classifica via Quarenghi all'interno del Centro Storico di Città Bassa;

osservano che

a) con particolare riferimento al Borgo San Leonardo, si può facilmente notare come i sensi di scorrimento di alcune strade provochino delle conseguenze anche importanti sulle altre vie limitrofe, imponendo agli automobilisti che spesso provengono da fuori città, la percorrenza obbligata di alcuni tracciati anziché altri : accade quindi che strade di piccolo calibro siano più frequentate di altre con maggiore calibro della carreggiata, denotando quindi una palese irrazionalità, con le ormai ben note conseguenze sul piano dell'inquinamento dell'aria, di quello acustico, della perdita di tempo, ecc.;

b) in seguito ai lavori di sistemazione della strada eseguiti negli anni 2007/2008, la sede viaria di via Quarenghi Bassa (Media), dalla lunghezza complessiva di circa ml. 270, è stata ridotta alla larghezza di m.4,10 con conseguente riduzione del numero dei parcheggi (n.17) ed allargamento dei marciapiedi; solo in prossimità dell'incrocio con via Paleocapa e per un brevissimo tratto, si allarga fino a m.6, permettendo l'affiancamento dei veicoli in doppia fila, due su una corsia due sull'altra;

c) pur presentando queste caratteristiche dimensionali, delimitata da cortine edilizie molto alte rispetto alla larghezza stradale, via Quarenghi Bassa (Media), con una carreggiata stradale composta da una sola corsia, raccoglie tutto il traffico in uscita dal centro città bassa diretto a sud, ma anche ad est della città, viene spontaneo quindi, utilizzando una metafora, paragonare il centro di Bergamo ad un grande imbuto dove via Quarenghi costituisce la parte terminale più stretta, ma dalla quale il traffico deve comunque obbligatoriamente uscire.

d) frequentemente la carreggiata stradale è completamente occupata da autoveicoli in coda con motore acceso, che la trasformano in una vera e propria "camera a gas" : tale situazione è talora accentuata ed incrementata dal fatto che molto spesso la clientela dei negozi commerciali presenti, data la scarsità dei parcheggi disponibili, lasci abusivamente e maleducatamente la propria auto in corrispondenza dei passi carrali, impedendo di conseguenza sia l'entrata che l'uscita dei residenti, incrementando così le lunghe code che determinano un forte inquinamento atmosferico;

e) il traffico sarà sicuramente destinato ad aumentare con l'istallazione dei controlli al varco di via San Bernardino, in quanto molti automobilisti, dopo via

Greppi prenderanno via Don Luigi Palazzolo e quindi via Quarenghi Bassa (Media);

f) in via Quarenghi Bassa (Media) risiedono attualmente più di 700 persone, destinate ad aumentare a breve col concludersi dei cantieri aperti;

g) visto che, secondo le statistiche, la Regione Lombardia presenta 585 veicoli ogni 1000 abitanti, in via Quarenghi Bassa (Media) sono presenti più di 400 veicoli in entrata e uscita dai passi carrabili;

h) la parallela via F.lli Calvi, pur essendo una strada di discreta larghezza, tra il centro storico ed il collegamento con l'autostrada, fatta eccezione per la presenza della Scuola Media Mazzi, non presenta alcun elemento attrattore e pertanto risulta poco frequentata;

i) l'altra parallela via G.M. Scotti, suddivisa in 2 parti a senso unico, sia in entrata che in uscita, è ugualmente poco frequentata;

l) nel recente passato, in occasione di lavori o manifestazioni pubbliche, quando via Quarenghi è stata chiusa temporaneamente al traffico di passaggio, si è notato che l'attività di spaccio di sostanze stupefacenti, che purtroppo viene praticata con continuità nella via da diversi anni, era scomparsa, a causa del mancato caos provocato dal consistente traffico automobilistico, che favorisce il proliferare di tale attività illecita direttamente sulla strada;

propongono che

- **via Quarenghi Bassa** (Media) **venga inserita nelle Zone a traffico limitato, da applicarsi quotidianamente dalle ore 16,30 alle ore 20,00 oppure 24,00.**
  fermo restando che l' ipotesi minima richiesta di ZTL è dalle ore 16:30 alle ore 20:00, si richiede di valutare la possibilità di estenderla alle ore 24:00, in quanto nelle ore serali e notturne, se è vero che il traffico diminuisce quantitativamente, aumenta notevolmente la percezione di insicurezza, visti i numerosi episodi di microcriminalità, spaccio di stupefacenti e risse che si sono verificati negli anni, ed ai quali abbiamo assistito impotenti"; tutto questo avviene nelle ore serali, nella confusione di macchine che arrivano e ripartono;

- via Gian Maria Scotti sia completamente a senso unico verso via Paleocapa, in modo tale che il traffico proveniente da via Spaventa trovi la prima uscita dal centro città, così come accadeva in passato;

- via Don Luigi Palazzolo, dalla carreggiata troppo stretta in rapporto alla mole di traffico che sopporta, con parcheggi da entrambi i lati, dalla carente illuminazione serale/notturna, sia trasformata in senso unico

verso via Baschenis, in modo tale da costituire continuità con via Spaventa, in uscita dal centro città;

Ciò renderebbe meno contraddittoria la situazione che si verrebbe a determinare: una via classificata "strada locale interzonale" che però deve sopportare un imponente traffico di auto in uscita dalla città, una via a servizio di tutto il centro, una via inserita una tantum nel "Sentierone allungato" che però per il resto dell'anno deve subire il traffico di cui sopra.

A supporto della congruità di questa scelta rispetto alle zone a traffico limitato da tempo esistenti

ricordano che

1) quando si decise di introdurre la ZTL in alcune vie di Borgo San Leonardo, intervenendo su:

- via Zambonate dal n. 61 alla fine, dal n.30 alla fine L.go Cinque vie, v.lo Bancalegno
- via Quarenghi Alta dal n.1 al 17C e dal n. 2 al 30
- via Moroni Alta dal n.1 al 117, dal n.2 al 156
- via San Bernardino Alta dal n.1 al 27(o 29), dal n.2 al 48

vennero chiuse al traffico circa km.1 di strade, opportunamente, per tutelare la qualità di vita di 1.404 persone; appare del tutto evidente che, chiudere ml.270 di strada in cui abitano più di 700 persone sia scelta più che congrua con quanto già realizzato in passato;

2) a titolo di cronaca, al momento dell'introduzione della ZTL in via San Bernardino, nella mezz'ora di maggior afflusso di traffico si contavano 241 vetture; nella settimana fra il 20 e il 25 febbraio 2012, il martedì e il giovedì, in via Quarenghi Bassa (Media), fra le 16,30 e le 17 abbiamo contato una media di 240 veicoli fra cui 2/4 autobus e 5/6 moto; ne consegue che stiamo subendo il medesimo disagio che ha portato a introdurre la ZTL in Borgo San Leonardo;

3) Via Paleocapa, vera e propria arteria urbana a grande scorrimento in uscita dalla città, presenta diversi incroci semaforici, che hanno il pregio di essere sincronizzati : tale elemento favorisce l'immissione in strada anche del traffico proveniente da incroci privi di semaforo;

4) gli orari scelti per la ZTL sono tali da non creare disagi alla scuola Mazzi di via F.lli Calvi, via verso cui probabilmente si indirizzerà il traffico, così come per le scuole delle vie Gian Maria Scotti e del Nastro Azzurro ;

5) eventuali critiche all'introduzione della ZTL in via Quarenghi Bassa (Media) sarebbero in contraddizione con quanto richiesto dagli stessi commercianti ivi operanti; infatti in data 20 novembre 2010 i commercianti di via Quarenghi Bassa (Media), riuniti in Comitato, chiedevano l'istituzione di un'isola pedonale e la medesima proposta la ribadivano in data 29 gennaio 2011 (notizie pubblicate su Bergamo.info); in data 14 ottobre 2010 il presidente del

Movimento consumatori proponeva a proposito della via "*Chiudiamola e trasformiamola in un'isola pedonale. Consentiamo l'accesso alle auto dei residenti e il carico e scarico delle merci in orari prestabiliti*"; anche l'Arci, con sede nella via, appoggiava in data 17 ottobre 2010 la proposta del Movimento Consumatori.

A complemento di quanto sopra **propongono infine che:**
6) i parcheggi a pagamento attualmente esistenti (n. 17 in tutto), siano trasformati in parcheggi riservati ai residenti, in sintonia con le finalità del PUT di incentivare comportamenti virtuosi, per ridurre la domanda dei pendolari, riservando la sosta ai residenti (così come il PUT a pag. 22, propone per via Moroni, via Suardi e via Codussi); sempre ai residenti siano riservati i parcheggi di via Quarenghi nel tratto tra Via Paleocapa e via Bonomelli.

7) sia concesso ai non residenti, che dispongono di un box o di un posto macchina nella via, di accedere alla stessa anche nelle ore di traffico limitato;

Le presenti proposte sono il frutto di riflessioni effettuate sullo stato attuale della viabilità di via Quarenghi e delle vie limitrofe e che hanno come unico scopo di dare un contributo fattivo al miglioramento della vivibilità di una strada importante del centro della città, dove il traffico, l'inquinamento dell'aria e quello acustico, la carenza di sicurezza, lo spaccio di sostanze stupefacenti, gli episodi di microcriminalità, le risse, hanno da troppo tempo peggiorato sensibilmente la qualità della vita delle persone e delle famiglie, molte delle quali hanno in questo contesto, il difficile compito di crescere i propri figli.

La presente osservazione è consegnata in duplice copia con i seguenti allegati :

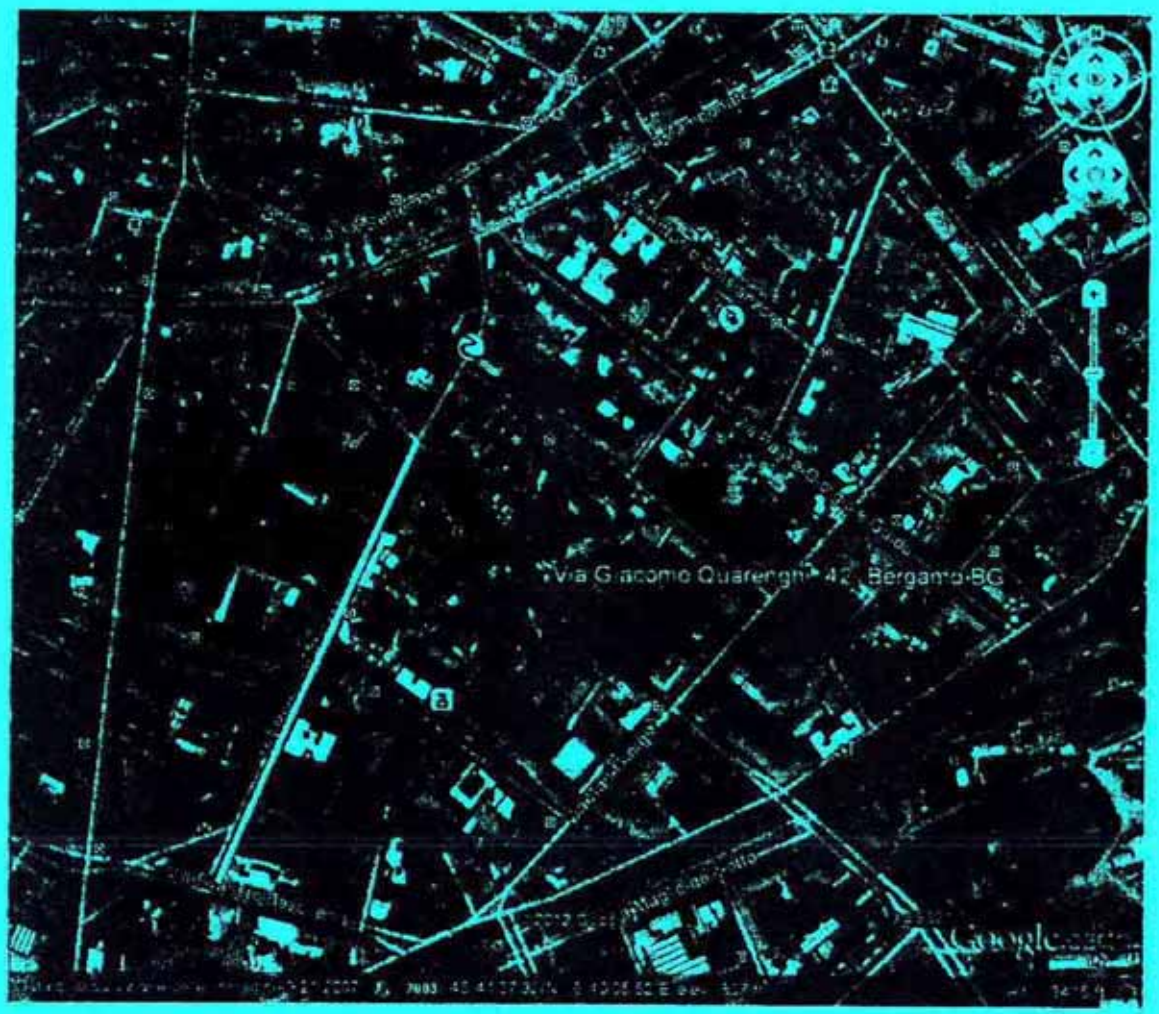
- planimetria della zona interessata con proposte di modifica;
- immagini fotografiche delle strade interessate dalle osservazioni;
- testo della proposta di ZTL formulata dai commercianti di via Quarenghi; dal Movimento Consumatori, dall'ARCI

Bergamo, 11 dicembre 2012

COMITATO DI QUARTIERE "QUARENGHI"
A2Q ASSOCIAZIONE DI QUARTIERE "QUARENGHI"

Il Presidente
Giulia Martinelli

PLANIMETRIA DELLA ZONA
CON MODIFICHE ALLA VIABILITA'

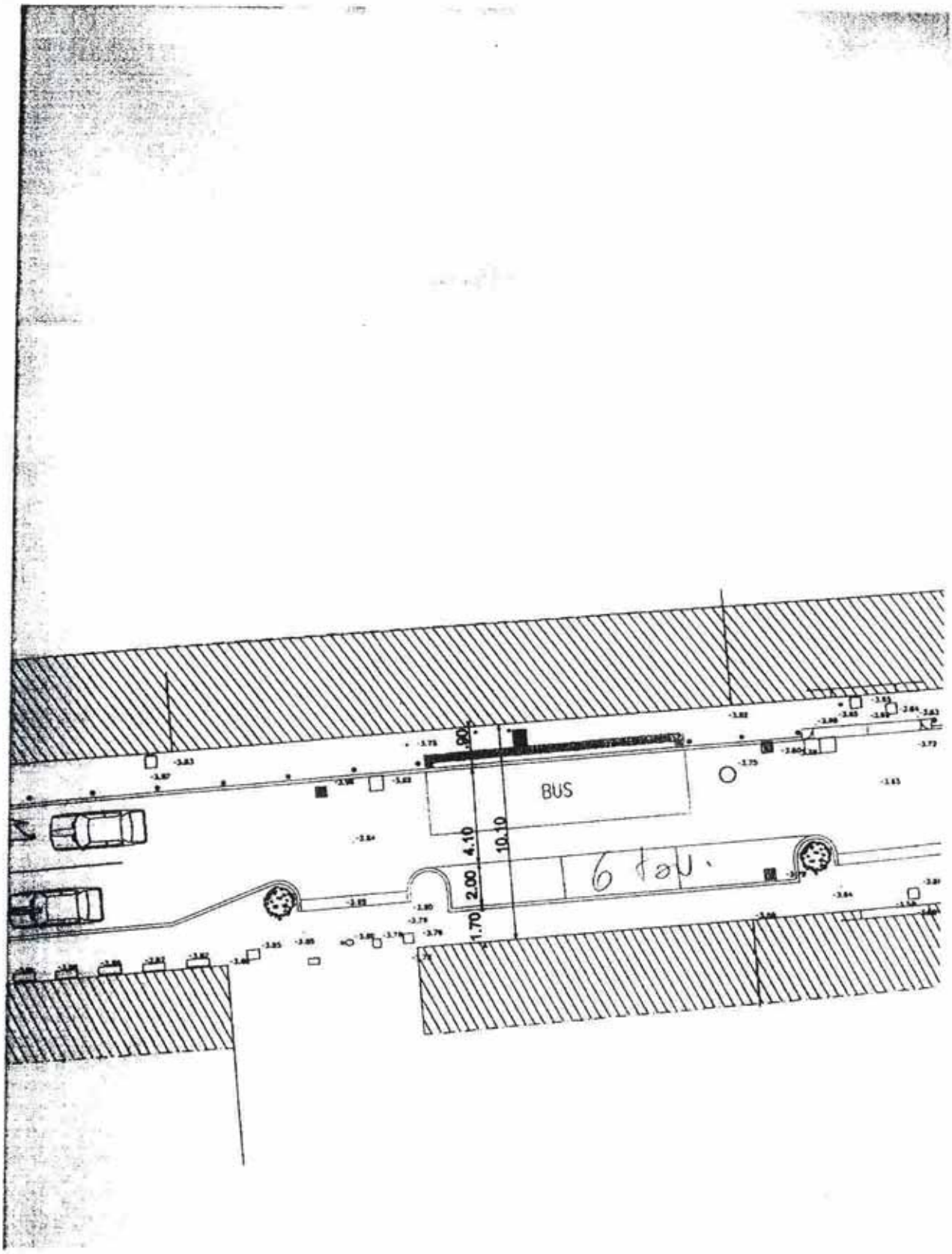


——— VIA GIACOMO QUARENGHI - INSERIMENTO ZTL

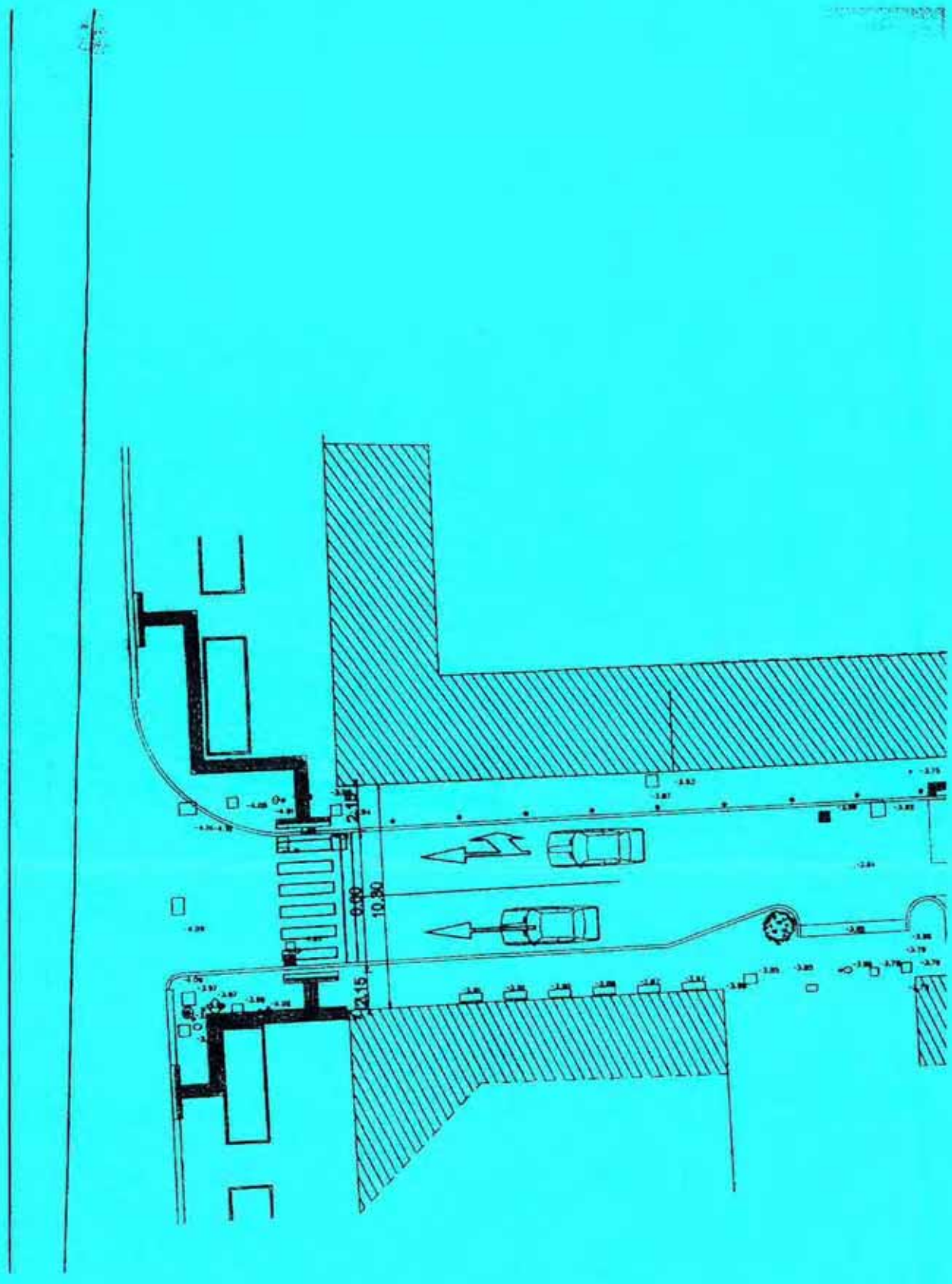
VIA DON LUIGI PALAZZOLO - SENSO UNICO VERSO VIA BASCHENIS

VIA GIAN MARIA SCOTTI - SENSO UNICO VERSO VIA PALEOCAPA

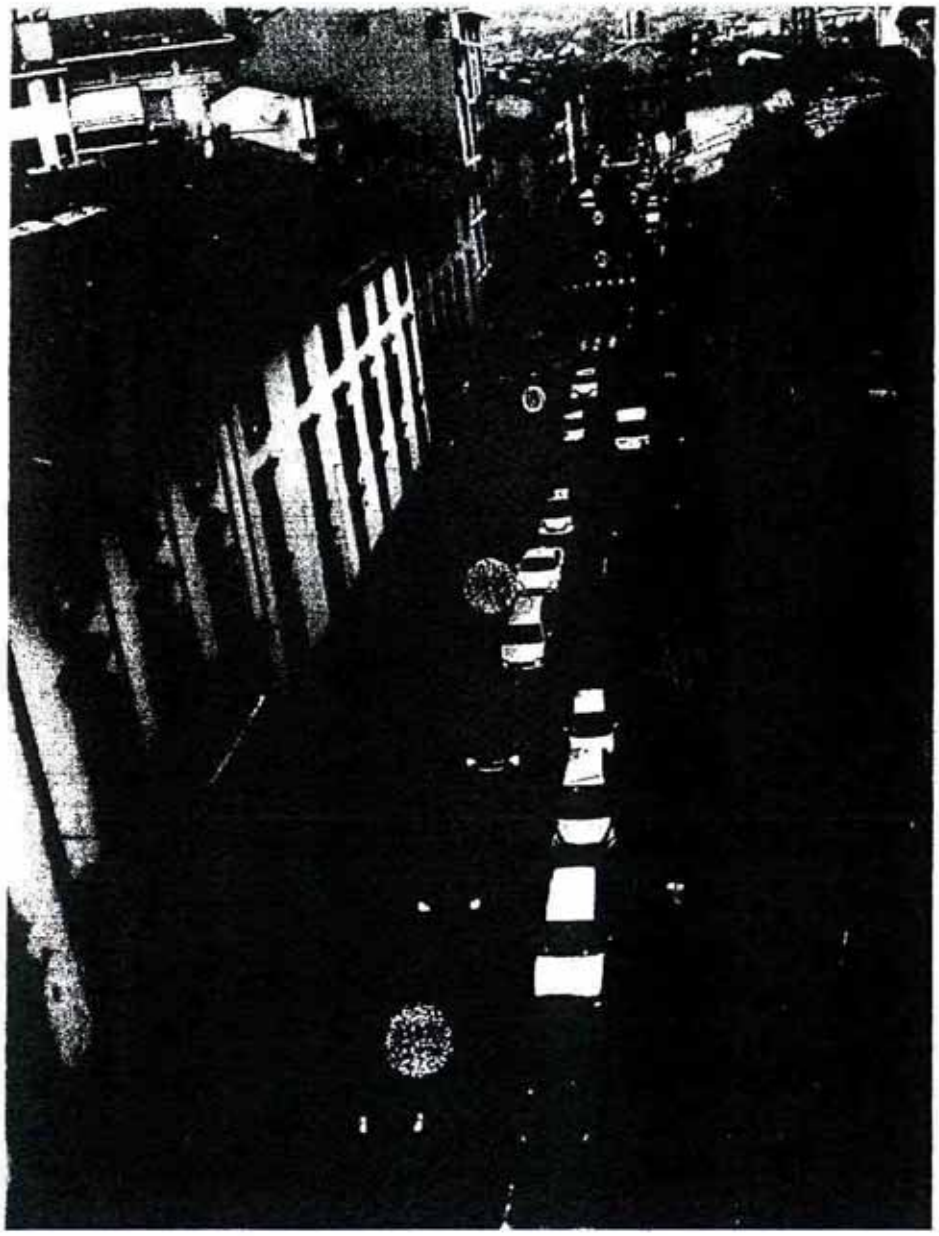
——— VIA F.LLI CALVI



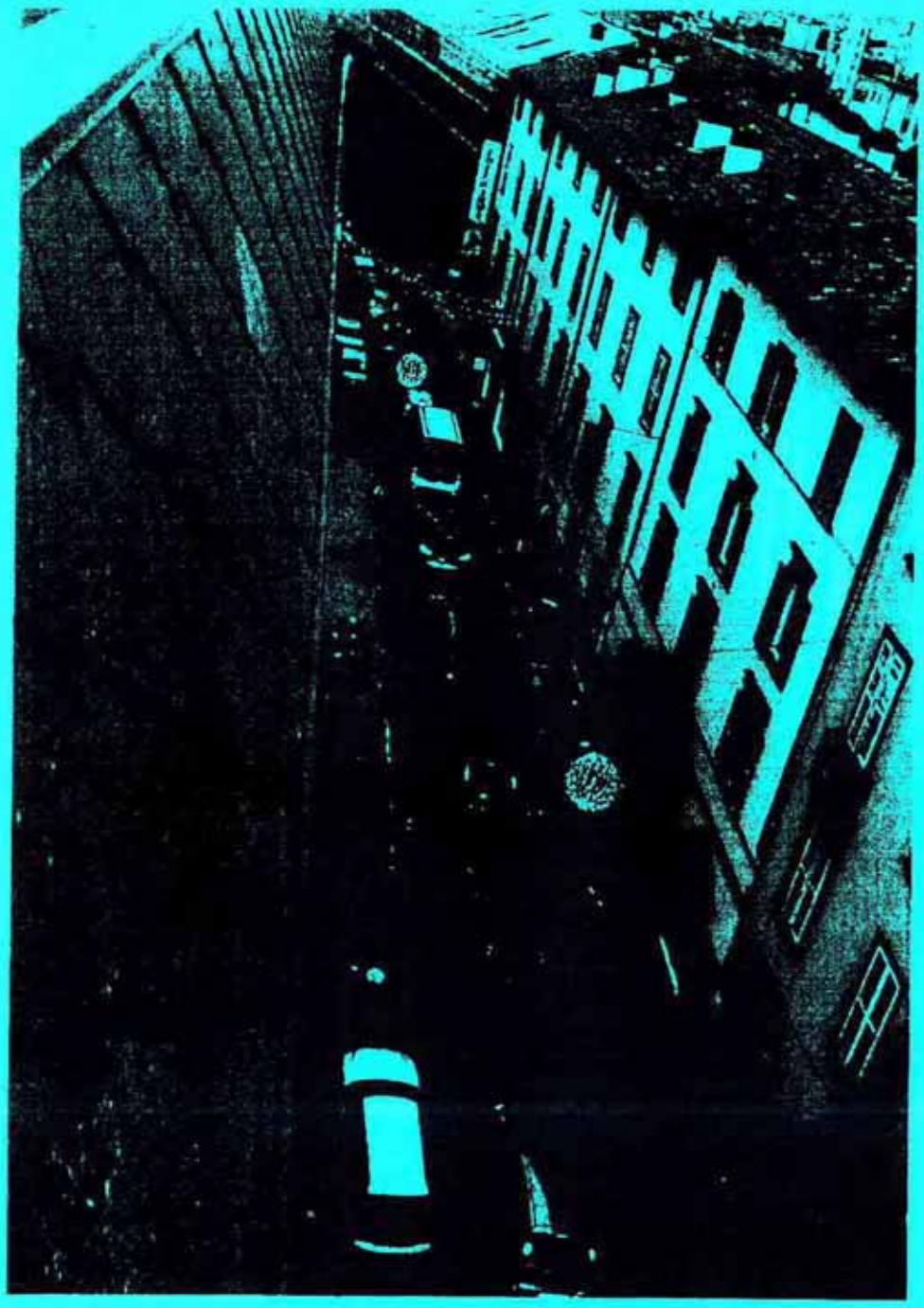
La carreggiata di via Quarenghi Bassa (Media)



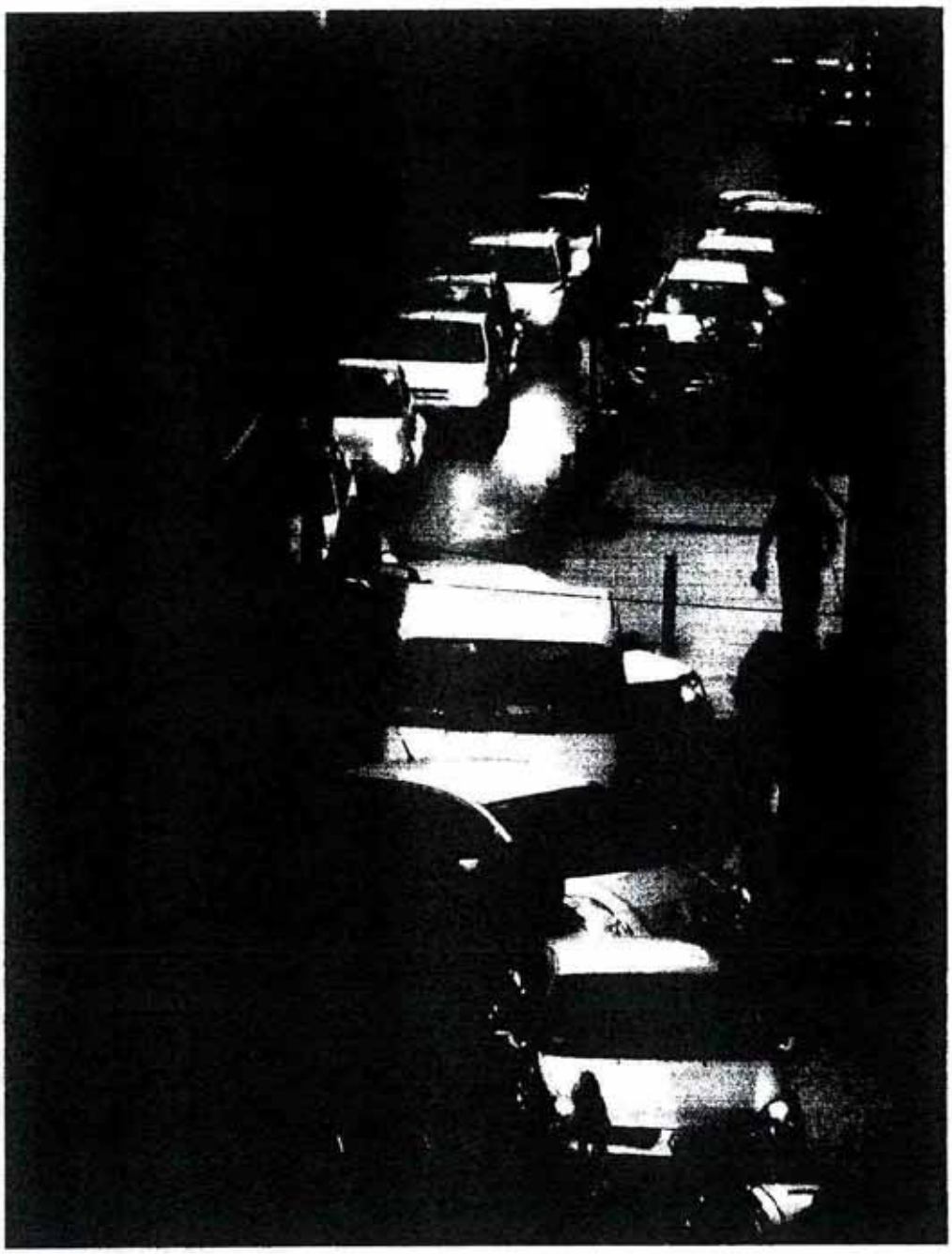
L'unico tratto a due corsie



VIA QUARENGHI – auto in coda

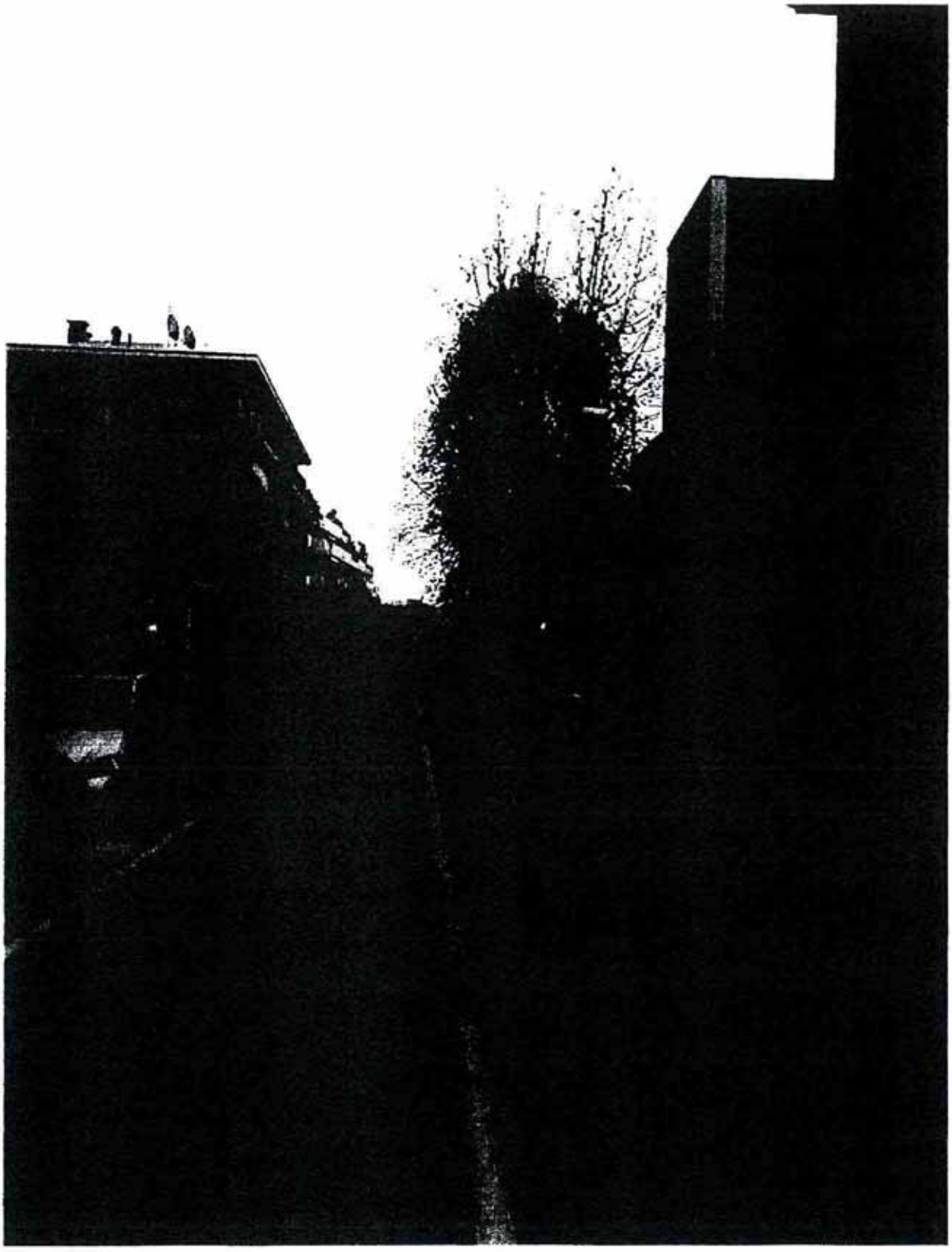


VIA QUARENGHI – auto in coda

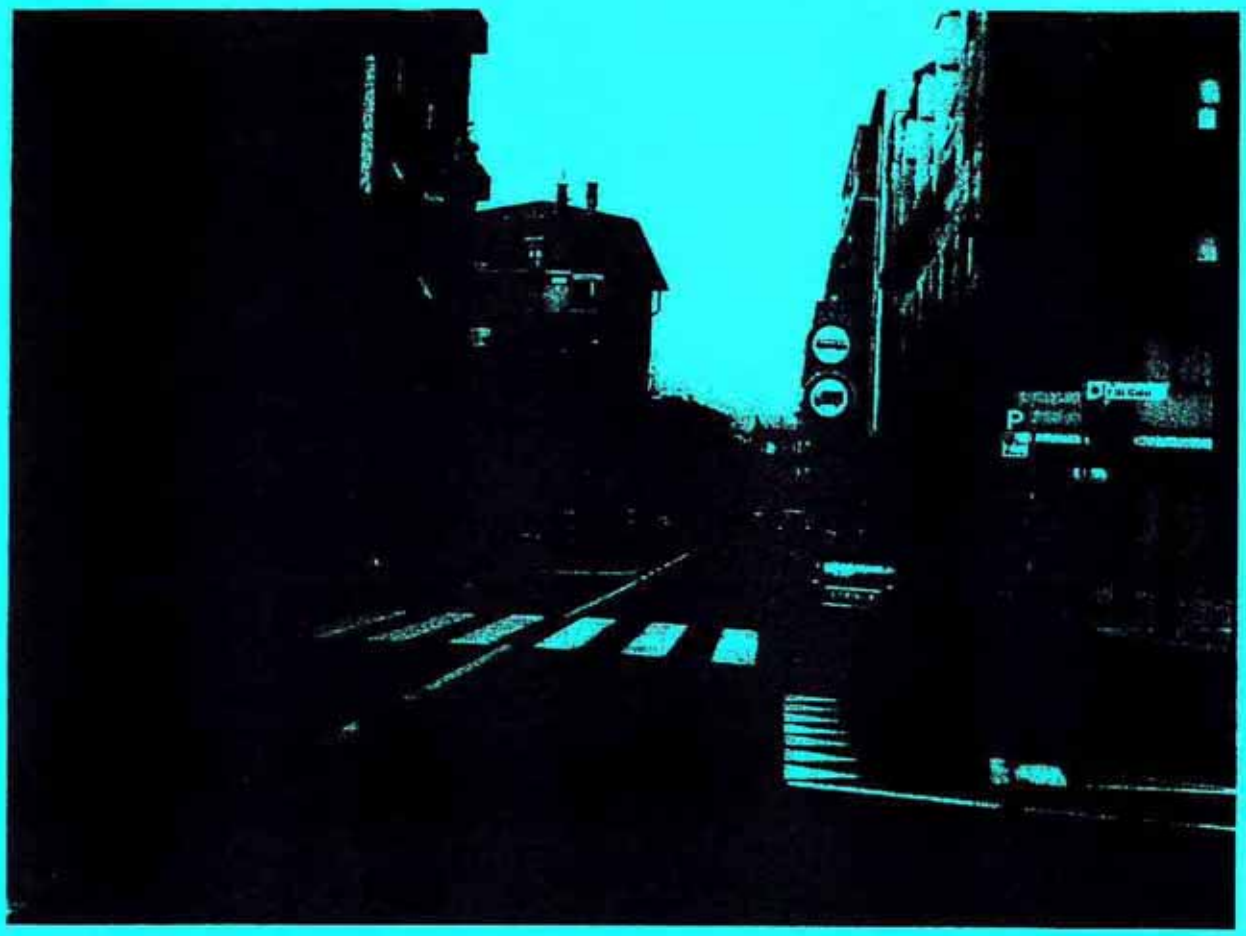


Parcheggio selvaggio

VIA QUARENGHI – sosta auto su passi carrali



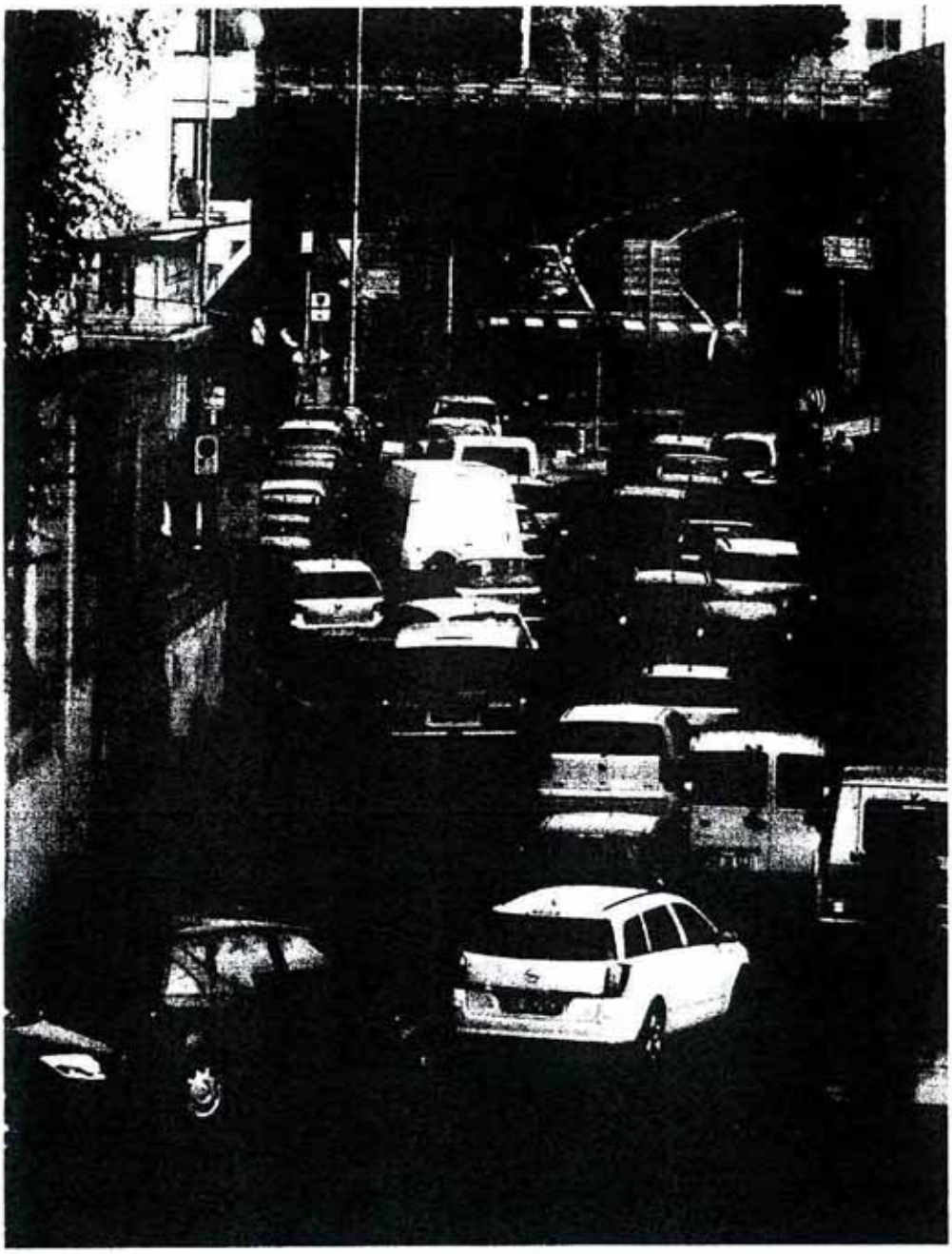
VIA F.LLI CALVI



VIA DON LUIGI PALAZZOLO (alta)

VIA DON LUIGI PALAZZOLO (bassa)

VIA GIAN MARIA SCOTTI – tratto di senso unico da invertire



Caos nell'ultimo tratto di via Quarenghi

Il Comitato negozianti v.Quarenghi è veramente rappresentativo e ha idee chiare: ascoltiamolo!

Pubblicato da Luca Allevi il 29 gennaio 2011

0 Commenti

Durante l'incontro di oggi sul futuro di di via Quarenghi, il PD ha fatto intervenire i rappresentanti delle diverse associazioni di categoria, il comitato di quartiere (composto quasi solo da residenti) ma si è dimenticato di invitare Il Comitato dei negozianti rappresentato dal Presidente Jerry. Anche Carminati Lorenzo, consigliere comunale con delega alle associazioni di via e del commercio non ne ha fatto menzione. Noi lo abbiamo intervistato. Chi rappresenta questa Comitato ?

Il Comitato dei negozianti rappresenta la maggioranza delle vetrine di questo sfortunato tratto di via Quarenghi.

Chi siete ?

E' formato sia da bergamaschi (il market di Rodigari, il fruttivendolo del siculo, iParoncini Roberto, ecc) che da stranieri (Litz di Cuore Latino, l'abbigliamento cinese di Chen Xiue, l'abbigliamento etnico di Sango Bibada, il phone center di khaja Baba, il market di Deji, ecc.). Una caratteristica comune: tutta gente che lavora onestamente.

Perchè lo avete costituito ?

Siamo convinti che una via internazionale possa diventare l'inaspettato punto di forza di una vecchia Bergamo che ha l'assoluto bisogno di internazionalizzarsi e di meritarsi il successo di Orio al Serio.
Il motto ?
more work to be more beautiful !
Cosa chiedete ?
Il Comitato propone:
1. un'isola pedonale con negozi sempre aperti anche la domenica;
2. la concessione gratuita ai negozianti di parte del marciapiede e la possibilità di esporre delle bancarelle tutte le domeniche;
3. la concessione degli appartamenti comunali sfitti agli universitari stranieri per i primi mesi di permanenza nell'appartamento.

Ringraziamo il Presidente che, con poche parole, sembra avere fatto una proposta, forse l'unica, VERAMENTE CONCRETA.

Per la cronaca, la riunione a cui abbiamo assistito è sembrata essere un'incontro istituzionale tra i vertici del PD, l'ASCOM, il Sindaco, ecc. Vertova, che aveva promosso il ricorso al TAR, non ha parlato.

Autore articolo: Luca Allevi

Laureato in Economia e Commercio alla Bocconi. Consulente internazionale presso www.leaders.it

Leggi tutti gli arti

Da bergamo info Costituito il Comitato dei negozianti di Via Quarenghi: quando il lavoro diviene integrazione

Pubblicato da Giuseppe Allevi il 20 novembre 2010

0 Commenti

Alle 20 di ieri sera si è svolta l'assemblea dei negozianti di v. Quarenghi per denunciare la loro discriminazione. Tra i promotori un Comitato di negozianti che compende sia bergamaschi che extra comunitari. Tutti hanno dichiarato di essere convinti che la soluzione per combattere la droga sia avere una via più ricca e più bella. Tra le proposte l'idea di un'isola pedonale, almeno in tutti i fine settimana.

Non si sono comprese le ragioni per le quali gli spacciatori che operano indisturbati sotto gli occhi delle telecamere del comune non vengano allontanati al posto di "spaventarli" con gli elicotteri.

L'aspetto che è apparso positivo di questo Comitato è che è rappresentativo di tutta la via (comprende anche gli extra comunitari che sono la maggioranza) e, soprattutto, di gente che lavora onestamente contribuendo nei fatti e non solo a parole a mantenere in vita un pezzo fondamentale della nostra Bergamo.

Il Comitato dei negozianti di Via Quarenghi

Il Comitato dei negozianti di Via Quarenghi è convinto che, animando la via con negozi sempre aperti, si possa garantire ricchezza, bellezza e sicurezza alla via.

Il motto:

more work to be more beautiful !

Il Comitato dei negozianti, che rappresenta la maggioranza delle vetrine ed è formato sia da bergamaschi che da extra comunitari, è convinto che una via internazionale possa diventare l'inaspettato punto di forza di una vecchia Bergamo che ha l'assoluto bisogno di internazionalizzarsi e di meritarsi il successo di Orio al Serio.

Il Comitato propone:

1. un'isola pedonale con negozi sempre aperti anche la domenica;

2. la concessione gratuita ai negozianti di parte del marciapiede e la possibilità di esporre delle bancarelle tutte le domeniche;

3. la concessione degli appartamenti comunali sfitti agli universitari stranieri per i primi mesi di permanenza nell'appartamento.

Bergamo, lì novembre 2010

Il Comitato

Tom e Jerry

Il sindaco Tentorio, dopo che anche l'ultimo (ennesimo) controllo (forse è un eufemismo viste le forze in campo) dei carabinieri e dell'Asl in via Quarenghi ha trovato una situazione "non allarmante", dice quanto è importante affrontare il tema "della percezione della sicurezza percepita oltre che di quella concreta".

Io sono completamente d'accordo con lui, da tempo infatti la mia associazione, e altre realtà, fanno presente che nella via non vanno agite solo politiche repressive ma anche agite politiche attive e di coesione sociale e che, seppur alcuni importanti problemi esistono, gli stessi sono troppo enfatizzati tanto da rendere la percezione della sicurezza nella via (e la strumentalizzazione sulla stessa) oggettivamente troppo pesante e negativa rispetto alla realtà.

La nostra associazione, avendo sede nella via, è cosciente di questa percezione: decine di persone che ci chiamano perché interessate ad un nostro evento culturale lo rifuggono dopo che apprendono che si svolgerà nel contesto di via Quarenghi. Puoi tu spiegare alla signora, che con la figlia vorrebbe partecipare ad un nostro corso, il fatto che la situazione non è quella denunciata dai media o da certi politici ma poi la signora ti richiama dicendo che il marito non si fida a mandarle in una via tanto pericolosa.

Come allora lavorare sulla percezione? Con azioni come il coprifuoco che spostano il problema solo "nel giardino del vicino" o con azioni che invece prevedono controlli sistematici (ma non in stile rastrellamento) e nel contempo politiche attive? Continuando ad alimentare il senso di insicurezza o invece informando, con metodi di confronto che renderebbero maggior giustizia, su quanto avviene nella via? Perché a Bergamo la maggioranza si muove in maniera contraddittoria dal reciproco livello nazionale? Il nostro premier critica Saviano che denuncia la camorra perché da una immagine negativa del paese (ma la camorra esiste e Saviano denuncia dati alla mano) mentre a Bergamo si incrementa una negatività (anche di fronte a dati che parzialmente la smentiscono) non rendendosi conto che così agendo si allontanano tanto eventuali investitori che possibili frequentatori e si alimentano fenomeni quali la xenofobia?

Qualcuno potrebbe dirmi/dirci: "ma oltre che a contestare, cosa proponete?". Noi di proposte ne abbiamo fatte diverse, da soli e con altri soggetti, anzi abbiamo investito importanti risorse economiche per cercare di cambiare la realtà. Inutile raccontare cosa abbiamo fatto, qualche altra idea l'abbiamo in serbo, partendo da quella di pedonalizzare la via come proposto dal Movimento Consumatori (sui cui non abbiamo fatto uno studio dell'impatto sul traffico sul resto delle vie e dunque preferiamo prima approfondire il tema) a quella di realizzare una politica che favorisca la nascita di negozi di vicinato (o aiuti i presenti) magari in forma cooperativa con la partecipazione di residenti, proprietari, commercianti e associazioni; dalla promozione di attività culturali alla istituzione di mediatori di condominio ecc.

Però è inutile fare proposte unilaterali e dire "quanto siamo bravi", noi non possediamo tutte le competenze necessarie per risolvere un tale problema, e allora lanciamo l'idea di costituire un "patto per la coesione sociale nella via" che coinvolga residenti, commercianti, fruitori della via, assieme a istituzioni, associazioni e a tutti gli altri soggetti presenti nella società bergamasca per agire sui problemi e trasformare le negatività in positività, una via che divenga quella delle opportunità, del fare, dell'accoglienza, dell'impresa e del star bene. "Benvenuti in via Quarenghi". Noi ci siamo, noi ci stiamo.

Massimo Cortesi (presidente Arci Bergamo)17 ottobre 2010

Movimento consumatori di Bergamo propone un'isola pedonale in via Quarenghi. Evviva !!

Pubblicato da Giuseppe Allevi il 15 ottobre 2010

Il Presidente del Movimento cosumatori di Bergamo Alberto Scanzi e il suo Segretario Enea Guarinoni propongono che via Quarenghi venga chiusa alle auto e pedonalizzata. Obiettivo: farla divenire un luogo di scambio reale di culture, ma anche di prodotti, di bevande, di cibi. Finalmente un'idea intelligente !! Già favorevoli i Verdi, l'Arci, Assimpresa e alcune Associazioni di categoria.

Si continua a parlare di Via Quarenghi, dove fra l'altro ha sede anche la nostra associazione. Se ne parla purtroppo quasi esclusivamente in termini di sicurezza, ipotizzando ora interventi esclusivamente repressivi. In questi ultimi due anni abbiamo assistito a ripetuti controlli , con chiusura per ore della via. Controlli legittimi, sia chiaro, i cui risultati concreti consistono in sanzioni amministrative comminate a qualche negozio, e soprattutto nell'identificazione di cittadini stranieri.Il"bottino" di queste operazioni congiunte di Polizia Locale e forze dell'ordine consiste per lo più nel fermo di qualche cittadino straniero sprovvisto del permesso di soggiorno e poco altro. Via Quarenghi non è una strada più pericolosa di tante altre. Sarebbe interessante che l'Assessore alla Sicurezza Cristian Invernizzi comunicasse i dati reali, ovvero: quanti furti, quante rapine, quanti scippi, quanti atti di violenza avvengono in via Quarenghi rispetto, ad esempio, a Viale Papa Giovanni? Questi dati non sono resi noti, forse perchè si preferisce alimentare la leggenda che la via sia un luogo insicuro. Il Movimento Consumatori ha una proposta da sottoporre all'Amministrazione di Bergamo, ai commercianti della via e a tutti i cittadini. Chiudiamo la via e trasformiamola in un'isola pedonale. Consentiamo l'accesso alle auto dei residenti e il carico e scarico delle merci, in orari prestabiliti. Poi, come avviene in tante città, in Italia e in Europa, valorizziamo la specificità di via Quarenghi, la sua offerta multiculturale e multietnica. Che diventi un luogo di scambio reale di culture, ma anche di prodotti, di bevande, di cibi. Che si popoli, sia di giorno che nelle ore serali, di gente che acquista, che mangia, che beve – moderatamente – che discute e si racconta le proprie vite. Coi i tavolini all'aperto, dove le persone se vogliono si siedono anche a godersi il passaggio di gente che arriva da tutte le parti del mondo. Rendiamola appetibile anche a commercianti ed esercenti, italiani e stranieri. Popolare la via è l'unico rimedio al degrado e alla residuale presenza di chi, come in molte altre parti della città, commette reati. Ultimamente ci è capitato di vedere passeggiare in via Quarenghi piccoli gruppi di turisti, stranieri e comunitari. Rendiamo la via accogliente anche per loro. Questa strada può diventare un luogo in cui anche i commercianti, italiani e stranieri,rispettando le normative, possano lavorare bene e guadagnare il giusto. Chiediamo agli amministratori della nostra città di prendere in considerazione questa proposta e di analizzarla, senza pregiudizi, senza pensare a scelte inutilmente ideologiche o, peggio, finalizzate a raccattare qualche voto in più.

Pubblicato da mcbergamo1 su 14 ottobre 2010
Movimento Consumatori Bergamo
Il Presidente Albeto Scanzi
Il Segretario Enea Guarinoni
Autore articolo: Giuseppe Allevi
Dottore Commercialista, Revisore dei Conti e pubblicista. Partner www.leaders.it (consulenza fiscale, aziendale e del lavoro) Leggi tutti gli articoli di Giuseppe Allevi
Costituito il Comitato dei negozianti di Via Quarenghi: quando il lavoro diviene integrazione

Pubblicato da Giuseppe Allevi il 20 novembre 2010

22

Gentilissimo Sig. SINDACO del Comune di BERGAMO

dott. Franco Tentorio

Oggetto: Osservazioni all'Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico adottato dalla Giunta Municipale di Bergamo il 30 ottobre 2012, con delibera 346 Reg. G.C.

Il sottoscritto Paolo Crippa, nato a Bergamo, l'8.12.1965 ed ivi residente in via Ponchia, 14

VISTA

la delibera della Giunta Comunale n°346 Reg. G.C. del 30 ottobre 2012;

E PREMESSO CHE

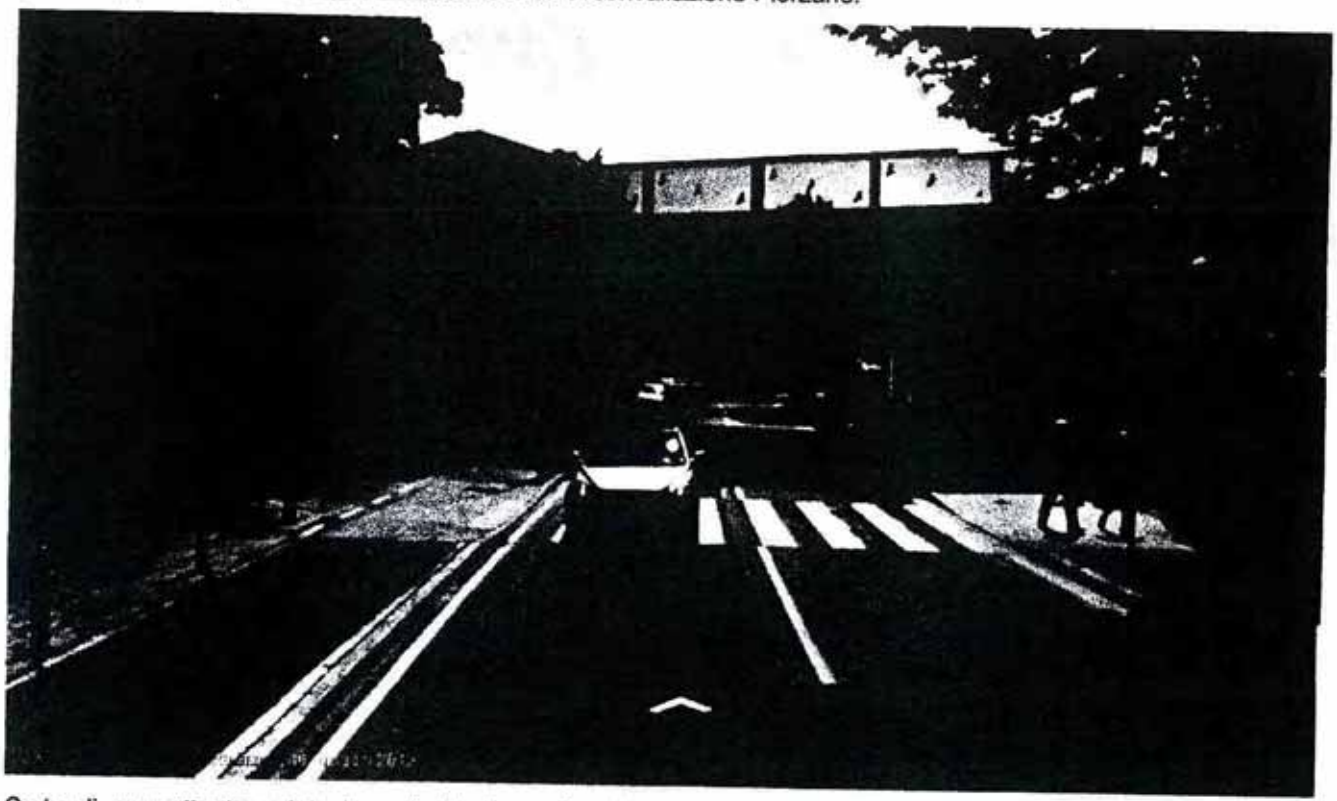
il documento licenziato dalla giunta a cui i cittadini possono porre osservazioni debba essere chiaro e preciso;

OSSERVA CHE

il passaggio pedonale in via Tremana - molto utilizzato per accedere ai negozi - posto quasi sotto la circonvallazione Plorzano risulta essere pericoloso per i pedoni in quanto le auto provenienti dal centro di Monterosso, in particolari ore del giorno vengono infastidite dalla luce del sole e non fanno in tempo a percepire il passaggio dei pedoni;

PROPONE CHE

Sia effettuato intervento di moderazione del traffico in via Tremana, in prossimità del suddetto passaggio pedonale (vedi foto) posto appena sotto il cavalcavia della circonvallazione Plorzano.



Certo di una attenta valutazione degli elementi evidenziati, rimango a disposizione per ulteriori chiarimenti o approfondimenti con sopralluoghi sul campo. Distinti saluti.

Bergamo 9 dicembre 2012

Crippa Paolo

Comune di Bergamo
E0183830 11/12/2012

(23)

Bergamo 10/12/2012

Egr. Signor
Tentorio dr. Franco
Sindaco del Comune di Bergamo

Oggetto: Osservazioni al Piano Urbano del Traffico PUT

Egr sig. Sindaco con la presente il **Comitato Quartiere Malpensata** sottopone alla sua attenzione le osservazioni e le proposte scaturite dall'analisi del documento di aggiornamento al Piano Urbano del Traffico di novembre scorso.

Flussi di traffico (par. 4.1)

Facciamo immediatamente notare che gli studi riguardano i flussi radiali (ovvero verso il centro cittadino nei sensi di ingresso e di uscita), ma nel quartiere Malpensata non sono considerati i pur considerevoli flussi nelle vie Gavazzeni, Carnovali, Zanica e S. G. Bosco.
L'unico punto rilevato è sulla via S. G. Bosco in corrispondenza dell'ex-gasometro.

A nostro avviso aver escluso le succitate vie ha celato decisamente i problemi che si instaurano soprattutto negli orari di punta, ignorando i movimenti su queste vie a servizio del 'polo scolastico', clinica Gavazzeni, l'accesso da via Autostrada, ecc.

Inoltre e appositamente, non sono stati effettuati rilievi durante i giorni di mercato, ignorando completamente la situazione caotica che viene a delinearsi proprio in quei giorni.

Perciò la conclusione che "L'offerta infrastrutturale risulta adeguata ....permangono tuttavia esigenze di maggior fluidificazione limitate all'ora di punta mattinale 7.30-8.30...", è da considerarsi senza dubbio errata e insufficiente per almeno due ragioni:

1. rilevare che il numero di transiti è sostanzialmente invariato non è indicativo che la struttura sia adeguata, ma semplicemente che la situazione non è ne' migliorata, ne' peggiorata, e se nel 2006 le vie di accesso alla città, in alcuni orari, erano già sature, non si può successivamente registrare un incremento dei transiti.

2. perché non rilevando i flussi sulle vie Gavazzeni, Carnovali, S. G. Bosco e Zanica non si considera il disagio che si viene a creare in corrispondenza
   dell'incrocio tra via Gavazzeni e la via S. G. Bosco
   lungo tutta la via Zanica, S. G. Bosco e Gavazzeni
   il tratto di via Carnovali tra la via Autostrada e l'incrocio con via S.G. Bosco
   l'incrocio tra la via Zanica e la via Roggia Guidana
   l'innesto della bretella proveniente dalla SS671 con la via Zanica

Sosta diffusa su strada (par. 4.2)

Anche in questo caso il quartiere Malpensata è stato escluso dai rilievi. Lo si nota molto bene nella corrispondente figura 4: al quartiere Malpensata non è stata assegnata nemmeno una zona per l'analisi. Perciò qualsiasi decisione a riguardo fin qui adottata o che si intende adottare nel nostro quartiere non è supportata da analisi oggettive.

N° P6

Inoltre la creazione del nuovo parcheggio della Clinica Gavazzeni non è indicato nel documento e tanto meno sono citate simulazioni e soluzioni per gestire i nuovi flussi di traffico che si verranno a creare in questa zona.

Quindi il Comitato Quartiere Malpensata richiede che:

1. il quartiere Malpensata sia considerato come RESIDENZIALE e non sia area di interscambio (Park & Ride)
2. vengano attuati rilievi sui flussi di traffico nei due sensi di circolazione
   in via Zanica all'innesto della bretella proveniente dalla tangenziale
   in via Zanica all'incrocio con la via Roggia Guidana
   in via S. G. Bosco all'ingresso dalla circonvallazione
   in via S. G. Bosco all'innesto con la via Zanica
   in via S. G. Bosco in corrispondenza dell'ex-gasometro
   in via Carnovali tra via Autostrada e via S. G. Bosco
   in via Gavazzeni tra via Europa e via S. G. Bosco
3. gli studi dei flussi di traffico includano anche i giorni di mercato
4. vengano attuati studi sui parcheggi e la caratterizzazione delle utenze in tutto il quartiere
5. vengano istituiti parcheggi riservati ai residenti
6. vengano istituiti parcheggi a sosta regolamentata in corrispondenza delle attività commerciali
7. venga istituito un parcheggio di interscambio in prossimità dell'ingresso all'autostrada
8. venga pubblicato il progetto del parcheggio della clinica Gavazzeni e gli studi viabilistici che dovrebbero essere a corredo
9. vengano presi in considerazione gli spazi del Centro Galassia come parcheggio periferico
10. vengano prese in considerazione le aree della ex-Cortinovis in via Zanica come parcheggio periferico
11. vengano potenziati i collegamenti con mezzi pubblici tra i parcheggi periferici e le mete degli attuali flussi di traffico
12. vengano incrementate le biciclette a disposizione del bike sharing in piazzale Malpensata
13. vengano istituite nuove stazioni bike sharing in corrispondenza del Centro Galassia
14. vengano istituite nuove stazioni bike sharing in corrispondenza del parcheggio presso Cristallo Palace
15. vengano istituiti nuove stazioni bike sharing in corrispondenza dei nuovi parcheggi periferici
16. venga istituita una rotatoria all'intersezione delle vie Zanica, S. G. Bosco e Mozart
17. venga istituita una rotatoria sulla circonvallazione Mugazzone all'intersezione con la via Europa a servizio del Polo Scolastico e della Clinica Gavazzeni
18. venga studiata una soluzione che devii il traffico dalla via Zanica sulla via Autostrada
19. venga inserito nel PUT il trasferimento o la drastica riduzione dell'area mercatale che attualmente occupa il piazzale Malpensata tutti i lunedì

Ringraziando per la cortese attenzione porgiamo distinti saluti

Comitato Quartiere Malpensata
il Presidente
Fabio Fracassi

Comune di Bergamo
E0183871 11/12/2012

(24)

Egr. sig.
Sindaco
Comune di Bergamo
Piazza Matteotti…
24100 Bergamo

Oggetto: osservazioni al PIANO URBANO DEL TRAFFICO adottato con deliberazione n. 346 Reg. G.C. del 30.10.2012.

La sottoscritta Anita Parietti, nata a Bergamo il 30.09.1949, domiciliata a Bergamo in via Baioni n.60, nell'ambito del procedimento di approvazione del Piano Urbano del Traffico adottato con delibera di Giunta Comunale n. 346 del 30.10.2012 osserva quanto segue.

Lungo la via Baioni, all'altezza del centro commerciale dove è ubicato il supermercato Carrefour, è presente un attraversamento pedonale non adeguatamente segnalato.
In particolare in condizioni di scarsa visibilità (orari serali e/o notturni, condizioni meteorologiche avverse), l'attraversamento, interessato altresì da una corsia di canalizzazione in direzione della via Fratelli Rossi, è poco sicuro.
Ciò sia per l'elevata velocità delle auto che transitano lungo la suddetta via, caratterizzata da tratti di rettilineo e da una larghezza rilevante, sia per la mancanza di un'adeguata segnaletica dell'attraversamento stesso.

Pertanto si richiede che nell'ambito della programmazione degli interventi volti a garantire la sicurezza della circolazione pedonale vengono messe in atto le necessarie azioni per la messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale sopra indicato e per il rallentamento della velocità dei veicoli in transito (segnaletica complementare orizzontale, segnaletica verticale, ecc..).

Confidando in un riscontro alle richieste sopra indicate l'occasione è gradita per porgere distinti saluti.

Bergamo, 11 dicembre 2012

Anita Parietti

Comune di Bergamo
E0183905 11/12/2012
[VI.7/1]

25

Comitato Santa Lucia

Via dello Statuto, 18/c
24128 Bergamo
c.f. 95170660161
www.santalucia.bg.it - email info@santalucia.bg.it

Sindaco di Bergamo
Dott. Franco Tentorio
Palazzo Frizzoni
BERGAMO

Lo scrivente *Comitato di Quartiere Santa Lucia* nell'ambito delle finalità e scopi del proprio Statuto, letto ed analizzato il Piano Urbano del Traffico 2012 del Comune di Bergamo, intende proporre al Vostro spettabile Ufficio la seguenti osservazioni.

Osservazione n° 1 - Ciclabilità:

Considerato che,
- dall'osservazione della mappa "Piste Ciclabili – Ovest", si evince come non esiste né è previsto nulla per la zona di S. Lucia e che di conseguenza la pista ciclabile più vicina è e resterebbe solamente quella "storica" di via Coghetti;
- in sede di osservazioni al PII ex-Enel avevamo chiesto e ottenuto una postazione di bike-sharing in via Mazzini (ex-Enel), che altre richieste erano state avanzate per una postazione di bike-sharing in via Garibaldi (fronte Matteo Rota) e in largo Barozzi (poi spostata probabilmente in via Statuto angolo via XXIV maggio);
- rispondendo alle osservazioni al PGT nel dicembre del 2009 il Consiglio Comunale aveva impegnato Sindaco e Giunta ad "installare a breve termine nuove rastrelliere di "BIGI" anche nei quartieri di Redona, Longuelo (...) Loreto-Croce Rossa (...) Ospedale Largo Barozzi";
- la ciclo stazione di via Coghetti (terminale ovest del servizio di bike-sharing) registra il più alto numero di movimenti e che le ulteriori postazioni vanno situate in un'ottica "a grappolo".
- negli indirizzi per lo sviluppo del bike sharing (fonte: VAS del PUT) figurano le stazioni richieste, ma come stazioni di fase 2 (meno urgenti);
- nell'analisi e proposte per la rete ciclabile commissionato quest'anno dal Comune di Bergamo a uno studio specializzato figura una pista ciclabile di collegamento fra la stazione e le piscine Italcementi (B1), che viene però considerata non prioritaria e troppo costosa. Il tracciato di tale pista ipotizzata (B1) viene suddiviso nello studio in vari segmenti. I segmenti che interessano il quartiere S. Lucia sono rispettivamente il B1-d (da via Broseta a via Garibaldi) e il B1-e (da via Statuto alle Piscine Italcementi). Questi due segmenti potrebbero essere realizzati separatamente dal resto del tracciato in quanto si ricollegano alla pista ciclabile "storica" di via Coghetti (A1);

Comune di Bergamo
E0184077 12/12/2012

Si chiede:

a) che per la stesura definitiva del Piano Urbano del Traffico 2012 siano aggiunte con urgenza le postazioni di bike sharing peraltro già previste dal Piano medesimo;
b) di studiare percorsi alternativi per collegare fra loro le realizzande postazioni di bike sharing e collegarle alla pista ciclabile esistente. A titolo di esempio, invece di via Nullo si potrebbe prevedere una ciclabile su via Legionari in Polonia (via parzialmente a senso unico e meno trafficata), potrebbe inoltre essere preferibile includere la scuola primaria Diaz lungo il tracciato della pista ciclabile, per favorirne la raggiungibilità con mezzi di mobilità dolce; si potrebbe infine ipotizzare di far passare la ciclabile all'interno del comparto dell'attuale ospedale, come previsione di progetto.

Osservazione n° 2 – Trasporti pubblici:

Considerata

- La presenza nelle immediate vicinanze di largo Barozzi della scuola media S. Lucia che raccoglie il bacino di utenza di Loreto;
- La presenza (prevalentemente nella parte alta di S. Lucia) di strutture legate all'attività gratuita parrocchiale denominata "Accoglienza della Malattia in Esilio" nonché della struttura "Casa del Sole" dell'Associazione Paolo Belli, che necessitano di collegamento facilitato con il nuovo Ospedale;
- La presenza di strutture sanitarie private nonché numerosi studi medici che attirano utenza da tutta Bergamo;
- La presenza nella parte alta del quartiere di struttura sportiva a livello comunale (Piscine Italcementi);
- La presenza nel quartiere di numerosi medici, infermieri e personale che avrà necessità di raggiungere l'ospedale nuovo;
- La presenza di una scuola superiore privata i cui studenti affollano i mezzi pubblici per raggiungere la scuola da tutta Bergamo;

Considerato altresì che

dalle informazioni pubblicate sul sito ATB si evince come - rispetto alla situazione attuale - il quartiere di S. Lucia perderebbe un collegamento molto utilizzato costituito dal prolungamento della linea 2 verso Loreto e vedrebbe concentrato nella zona della "piazzetta" Statuto – zona molto trafficata, con incroci pericolosi e attraversamenti pedonali difficili - il fulcro delle fermate di collegamento con il resto della città (linea 9).

Si chiede:

Di rivedere il percorso della futura linea 2 prevedendone il prolungamento del tragitto fino a Loreto-Croce Rossa.

Si tratta di un prolungamento che prevede un totale di tre fermate circa in più (in corrispondenza delle attuali) e che collegherebbe con il servizio di trasporto pubblico un importante parcheggio di interscambio (Croce Rossa).

Questo potenzierebbe il collegamento di S. Lucia con Loreto (linea 2 e linea 9) per i ragazzi delle medie e consentirebbe di collegare bene tutta la città verso ovest attraverso il nodo di Loreto per l'utenza delle strutture sanitarie private, delle Piscine, della scuola superiore e degli studi medici.

Il collegamento diretto con l'ospedale nuovo sarebbe ovviamente auspicabile per facilitare l'utenza dell'Accoglienza e della Casa del Sole, ma il prolungamento della linea 2 consentirebbe di avere almeno due linee che collegano S. Lucia con Loreto, da cui passa la linea 11 diretta al Beato Giovanni XXIII.

Osservazione n° 3 – Zone 30:

Considerato che,

- dall'osservazione della mappa generale degli interventi previsti in merito di Zone 30, si evince come il Piano Urbano del Traffico abbia previsto di non intervenire in alcuna porzione inclusa nel perimetro del quartiere di S. Lucia;
- in suddetto territorio esistono situazioni di alta criticità dovuta alla presenza di scuole, asili e servizi alle persone (cliniche) direttamente prospettanti su strade carrali destinate all'ordinaria circolazione urbana dalle quali sono separati da marciapiedi di minima larghezza;
- nel quartiere di S. Lucia esistono strade ad alta frequenza di incidentalità verificata in sito dagli innumerevoli episodi concentrati particolarmente nelle Vie Milano e XXIV Maggio, dove sia la discontinuità della pendenza e gli incroci "ciechi" (Via Milano), che il senso unico su strada lunga e rettilinea a doppia carreggiata (Via XXIV Maggio), uniti all'alta velocità, in parte concessa e troppo spesso impiegata abusivamente oltre i limiti dagli autoveicoli che le percorrono, hanno causato rischi elevatissimi per le persone oltre che per le cose;

Si chiede:

di inserire un progetto di Zona 30 che interessi il quartiere di S. Lucia, specie nelle strade sopra citate e di collegamento con scuole, asili e cliniche che, soprattutto in orari di ingresso ed uscita, riversano sui marciapiedi un notevole numero di persone bisognose d'attenzione e di difficile controllo (ragazzini e bambini) e spesso con difficoltà motorie (anziani e pazienti).

Osservazione n. 4 – Parcheggi

Considerato che:

nel quartiere di S. Lucia in considerazione delle esigenze correlate alla presenza dell'Ospedale Largo Barozzi e della presenza di cliniche private molte strade sono destinate a parcheggio con sosta regolamentata (strisce blu) mentre i dati rilevati dallo scrivente Comitato evidenziano una grave carenza di parcheggi destinati ai residenti;

Si chiede

Di rivedere il rapporto parcheggi pubblici / parcheggi ad uso esclusivo dei residenti incrementando il numero di questi ultimi in particolare nella zona Via IV Novembre, Via XXIV Maggio, Via Statuto e Via S. Lucia.

Allegati: Comunicazione del Coordinamento dei Comitati e Associazioni dei quartieri di Bergamo in merito al PUT e Manifesto per una Bergamo Sostenibile

PIANO URBANO DEL TRAFFICO E PARTECIPAZIONE

Il procedimento per l'adozione del **Piano Urbano del Traffico (PUT)** del Comune di Bergamo prevede la possibilità di presentare osservazioni nel periodo di trenta giorni dalla sua pubblicazione.

Dopo l'avvio del procedimento (marzo 2011) e l'adozione del PUT da parte della Giunta (ottobre 2012) il documento è stato pubblicato in data **13/11/2012**. Entro il 12 dicembre 2012 cittadini e associazioni potranno depositare osservazioni al piano medesimo.

Venti mesi per definire il documento, trenta giorni ai cittadini per esercitare la partecipazione.

Riteniamo che si sia persa un'altra occasione per tentare di colmare la profonda distanza che ormai separa la politica e l'amministrazione della città da chi ci abita e lavora.

Il processo di coinvolgimento dei cittadini alla "gestione" del territorio è certo faticoso e non semplice, ma è possibile e praticabile, così come hanno dimostrato esperienze realizzate anche nel nostra Paese, persino nella nostra provincia.

- Un processo che richiede l'abbandono di procedure formali e ormai prive di alcun contenuto di democrazia reale,
- un processo che richiede coraggio, costanza e fiducia nella capacità dei cittadini di essere protagonisti e di avere cura della propria città.
- Un processo indispensabile soprattutto nelle trasformazioni urbane e in progetti che hanno impatto elevato sulla qualità della vita e che hanno estrema attinenza con il vincolo di uno sviiluppo sostenibile e di tutela dei beni comuni (suolo, aria, acqua, sistema agro ambientale).

Nel *"Manifesto per una Bergamo sostenibile"* presentato dal Coordinamento dei Comitati e Associazioni dei quartieri nel convegno del 19 maggio scorso all'Auditorium del Provveditorato, indicavamo strade nuove e credibili per dare un senso vero alla "partecipazione":

" ...Il cittadino deve essere messo in grado di conoscere e comprendere in modo chiaro, semplice, trasparente e diffuso, obiettivi e logiche delle trasformazioni urbanistiche che vengono proposte, sin dall'inizio dei procedimenti."

e ancora

"L'Amministrazione deve costruire un processo innovativo di partecipazione con regole e procedure condivise. I cittadini hanno il diritto/dovere di contribuire a disegnare la propria città (Cittadinanza attiva)..."

La procedura adottata per delineare un fondamentale strumento urbanistico, quale il PUT, non assomiglia minimamente a quanto da noi auspicato e poco importa se, formalmente, ha rispettato obblighi e norme procedurali.

Se rimane profonda la nostra delusione nel constatare mancanza di volontà nell'avviare nuove forme e modalità di rappresentanza e partecipazione, confermiamo la nostra altrettanto profonda volontà di richiamare questa e le future Amministrazioni ai principi e valori del *"Manifesto per una Bergamo sostenibile"*.

Coordinamento dei Comitati e Associazioni dei quartieri di Bergamo

27 novembre 2012

MANIFESTO PER UNA BERGAMO SOSTENIBILE

Il territorio che abitiamo appartiene a tutti: vogliamo un futuro della città fondato non su interessi particolari ma sulle aspirazioni collettive dei cittadini di oggi e dei cittadini del domani.

Il "nostro" territorio e la "nostra" città sono in uso temporaneo a noi, cittadini di oggi, per conto delle future generazioni; devono essere gestiti in quest'ottica e non concepiti come un insieme di proprietà e di interessi particolari (legittimi ma parziali) da cui trarre il massimo profitto economico. Le trasformazioni urbanistiche spesso si sono rivelate miopi nel tempo, se non addirittura in aperto contrasto con i bisogni della collettività mentre c'è forte esigenza di scelte lungimiranti. Un esempio su tutti per Bergamo: come sarebbe ora, la città, dal punto di vista urbanistico, economico e sociale se in passato non si fosse scelto di creare il "Parco dei Colli"?

Il territorio che abitiamo è la nostra ricchezza ed è un patrimonio finito: ogni sua trasformazione deve essere operata in modo attento e parsimonioso

L'ambiente e il contesto urbano in cui viviamo sono elementi fondamentali della qualità della vita. Il suolo, l'aria, l'acqua, il sistema agro ambientale nel loro insieme rappresentano beni finiti e si fondano su equilibri delicati, da preservare e tutelare. Per porre un freno all'involuzione sociale e urbanistica della città occorre assumere l'obiettivo e il vincolo della sostenibilità: fermare il consumo di territorio, tutelare le aree verdi ed agricole dentro e attorno alla città, ricreare le condizioni ambientali di tutela della salute dei cittadini, ripensare il modello di mobilità.

L'informazione è un nostro diritto: vogliamo trasparenza nelle decisioni

Il cittadino deve essere messo in grado di conoscere e comprendere in modo chiaro, semplice, trasparente e diffuso, obiettivi e logiche delle trasformazioni urbanistiche che vengono proposte sin dall'inizio dei procedimenti. I cittadini non sono un incidente o un fastidio nel processo decisionale. In alcune sue disposizioni l'Unione Europea ha sancito il diritto irrinunciabile dei cittadini ad essere informati su progetti e programmi di trasformazione del territorio e gestione dei beni comuni, stimolando in tal modo esperienze positive di urbanistica partecipata che hanno coinvolto diverse amministrazioni locali, anche nel nostro Paese.

La partecipazione è fatta di azioni concrete: vogliamo costruire insieme i progetti che riguardano la trasformazione del nostro territorio

La partecipazione dei cittadini alla "gestione" del territorio li rende protagonisti e favorisce una "cura" dei luoghi realizzabile solo da chi li abita. L'Amministrazione deve costruire un processo innovativo di partecipazione con regole e procedure condivise. I cittadini hanno il diritto/dovere di contribuire a disegnare la propria città (cittadinanza attiva): tale funzione non può essere prevalentemente attribuita a chi intende soprattutto trarre vantaggio economico dalle trasformazioni territoriali. Il percorso partecipativo non si deve limitare ad affrontare gli aspetti decorativi di un progetto o i dettagli dell'organizzazione di uno spazio pubblico, ma deve seguire il progetto in tutte le sue fasi, preparatoria e progettuale, decisionale ed esecutiva.

Marzo 2012
Coordinamento dei Comitati e associazioni dei quartieri :

Comitato Santa Lucia, Comitato per la tutela del Parco Suardi e degli Orti di San Tomaso, Associazione Città Alta e Colli di Bergamo, Comitato per Redona, Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo ,Comitato Aeroporto di Bergamo, Comitato di Quartiere di Campagnola, Comitato Quartiere Malpensata, Comitato di Via Rampinelli, Comitato Parco Agricolo Ecologico, Associazione Colognola per il suo futuro, Comitato Quartiere Carnovali, Comitato di quartiere di Boccaleone.
Aderiscono Legambiente Bergamo e Italia Nostra Bergamo

Proponiamo questi valori a tutti i cittadini, agli organismi associativi ed alle forze politiche con l'auspicio che trovino generale condivisione e rappresentino elementi di continuità nel tempo, attraverso amministrazioni diverse della città e tempi di evoluzione che vanno oltre i singoli mandati elettorali.
Chiediamo all'Amministrazione e alle forze politiche di manifestare con chiarezza le proprie posizioni ai cittadini, facendone conseguire scelte coerenti.

http://www.comitatiquartierebergamo.it - *info@comitatiquartierebergamo.it*

(26)

(1)

Bergamo 10 dicembre 2012
Al SINDACO del Comune di BERGAMO
Dott. Franco Tentorio
SEDE

oggetto: *Osservazione all'Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico adottato dalla Giunta Municipale di Bergamo il 30 ottobre 2012 con delibera 346 Reg. G.C.*
Percorso Monterosso-Centro Città

La sottoscritta Isabella Bovini nata a Bergamo il 30/01/1958 e residente in via Mozzoni 12 – Bergamo-

Vista la delibera della Giunta Municipale di Bergamo n. 346 Reg. G.C. del 30 ottobre 2012

Premesso che tra gli obiettivi di intervento del Piano Urbano del Traffico si legge:
"... regolazione delle diverse componenti di traffico, mediante la pianificazione di politiche di separazione e controllo ...
... protezione dell'utenza debole, con particolare riferimento ai pedoni, ciclisti; ... " (pag5/51)
e che è stata ribadita più volte la volontà di dare una continuità di rete ai percorsi recuperando pezzi tra loro attualmente scollegati

osserva che:

- negli interventi proposti per la ciclabilità sono indicati i punti 20, 21, 29 (pag.45/51);
- l'attuale percorso ciclopedonale che raccorda parco del Quintino, via Tremana, via Ponte Pietra, viale G.Cesare, via Battisti fino a via Pignolo è interrotto tra via Ponte Pietra e il parco Rosselli. Tutta la zona in prossimità dello stadio non presenta indicazioni di percorsi sicuri per ciclisti che raccordino il tratto che dal Monterosso va in centro città;

propone che
i tre interventi individuati dai numeri 20,21 e 29 vengano progettati unitariamente in modo da dare continuità di percorso agli utenti deboli della strada che percorrono l'asse Monterosso-centro città ovviando alla attuale interruzione di percorso che vanifica la presenza dei due bracci separati .
Pertanto chiede che questa indicazione venga inserita esplicitamente nel PUT tra le caratteristiche degli interventi suindicati.

Distinti saluti.

Isabella Bovini
Isabella Bovini

Comune di Bergamo
E0184168 12/12/2012

(27)

(3)

Bergamo 10 dicembre 2012
Al SINDACO del Comune di BERGAMO
Dott. Franco Tentorio
SEDE

oggetto: *Osservazione all'Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico adottato dalla Giunta Municipale di Bergamo il 30 ottobre 2012 con delibera 346 Reg. G.C.*
Sosta nella piazzetta di via Biava (davanti al centro sociale)

La sottoscritta Isabella Bovini nata a Bergamo il 30/01/1958 e residente in via Mozzoni 12 – Bergamo-

Vista la delibera della Giunta Municipale di Bergamo n. 346 Reg. G.C. del 30 ottobre 2012

Premesso che tra gli obiettivi di intervento del Piano Urbano del Traffico si legge:
"... gestione ottimale degli spazi stradali esistenti, pubblici o aperti all'uso pubblico ...
... protezione dell'utenza debole, con particolare riferimento ai pedoni, ciclisti; ... " (pag5/51)

Osserva che:
- la piazzetta di via Biava è fruita da utenti dell'asilo nido, utenti che frequentano numerosi le attività del Centro Sociale di Valtesse (Centro Anziani, Associazione Aiuto per l'Autonomia con la distribuzione di pasti agli anziani dell'intero comune di Bergamo, ambulatorio medico e dietistico, riunioni pubbliche di vario genere);
- le case di via Biava sono prive di box, pertanto il parcheggio delle auto è un bisogno sentito e ineludibile;
- la via è trafficata sia per il bacino d'utenza che serve sia per un uso anomalo di percorso alternativo alla via P.Ruggeri nelle ore di punta;
- il parcheggio nella piazzetta è affidato molte volte alla fantasia degli autisti;
- nell'attuale versione del PUT non è presa in considerazione questa opportunità.

ricorda che in questi anni si sono verificati rischi di incidenti tra i veicoli transitanti e gli utenti del centro anziani e dell'asilo nido che attraversano la piazzetta, a volte, entrambi disorientati dalle auto parcheggiate in modo anomalo

propone di inserire nel P.U.T. una regolamentazione sperimentale del parcheggio attraverso l'indicazione segnaletica di opportuni spazi di sosta che massimizzino il numero di posti auto compatibilmente con la sicurezza dei pedoni che attraversano la strada.

Distinti saluti.

Isabella Bovini

Isabella Bovini

Comune di Bergamo
E0184170 12/12/2012
[VI.7/1

(28)

(2)

Bergamo 10 dicembre 2012
Al SINDACO del Comune di BERGAMO
Dott. Franco Tentorio
SEDE

oggetto: *Osservazione all'Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico adottato dalla Giunta Municipale di Bergamo il 30 ottobre 2012 con delibera 346 Reg. G.C.*
Percorso via Zuccala- via del Riolo

La sottoscritta Isabella Bovini nata a Bergamo il 30/01/1958 e residente in via Mozzoni 12 – Bergamo-

Vista la delibera della Giunta Municipale di Bergamo n. 346 Reg. G.C. del 30 ottobre 2012

Premesso che tra gli obiettivi di intervento del Piano Urbano del Traffico si legge:
"... gestione ottimale degli spazi stradali esistenti, pubblici o aperti all'uso pubblico ...
... regolazione delle diverse componenti di traffico, mediante la pianificazione di politiche di separazione e controllo ...
... protezione dell'utenza debole, con particolare riferimento ai pedoni, ciclisti; ... " (pag5/51)
e che è stata ribadita più volte la volontà di dare una continuità di rete ai percorsi recuperando pezzi tra loro attualmente scollegati

Considerando che
- attualmente esiste un sentiero di collegamento tra via Zuccala e via del Riolo;
- tale sentiero è parte della vecchia via delle Casette interrotta dalla costruzione della circonvallazione nel 1974;
- gli abitanti dei nuovi insediamenti di via Zuccala, Raboni, Regazzoni e Raboni attraverso un collegamento meno occasionale e disagevole con via del Riolo potrebbero raggiungere
  - la scuola secondaria Camozzi attraverso percorsi sicuri,
  - la scuola primaria Rosmini fruendo di attraversamenti presidiati negli orari di ingresso e uscita anziché dover usare attraversamenti pericolosi quali l'incrocio di via Biava/Ruggeri/Raboni
  - raggiungere centri commerciali e l'impianto sportivo di via Pilo, sempre con percorsi sicuri

Osserva che nell'attuale versione del PUT non è presa in considerazione questa opportunità e che via Riolo è indicata solo come possibile via di intervento per zona 30 (vedi Zone 30 dettaglio. N°1 Monterosso)

Propone che venga mantenuto e sistemato l'attuale sentiero di collegamento via Zuccala- via del Riolo al fine di permettere una agevole transitabilità per i soli pedoni e ciclisti.

Distinti saluti.

Isabella Bovini
Isabella Bovini

Comune di Bergamo
E0184173 12/12/2012

29

Bergamo 11 dicembre 2012

Egregio SINDACO del Comune di BERGAMO
dott. Franco Tentorio

Oggetto: Osservazioni all'Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico della Giunta Municipale di Bergamo il 30 ottobre 2012, delibera 346 Reg. G.C., in particolare sul quartiere di San Colombano.

I sottoscritti Marco Olivo, nato a Bergamo, il 25/04/1959 e residente a Bergamo, in via del Riolo, 3C, e Valentina Rinaldi, nata a Bergamo il 29/5/1964 e residente a Bergamo, in via San Colombano 17,

preso atto

della delibera della Giunta Comunale n°346 Reg. G.C. del 30 ottobre 2012;

premesso che

il Codice della Strada individua come prima componente fondamentale del traffico urbano la circolazione dei pedoni;

osservano che

nel paragrafo 5.1 (Controllo e gestione del traffico) del P.U.T. (v. la relativa mappa in allegato 1), è previsto l'ampliamento delle zone 30 tra cui anche quella della zona 1 "Monterosso", senza che sia specificato nel dettaglio la modalità e i luoghi di tale ampliamento. In modo particolare:

- Risultano come "zone 30 esistenti" (identificate con tratto rosso continuo) alcuni tratti di strada che non sono formalmente ancora zona 30 (non ci sono cartelli con limitazione della velocità a 30 Km/h, né apposite segnalazioni sull'asfalto):
    - Via San Colombano,
    - Via Rosolino Pilo
    - Via Quintino Basso.

N.B. Via Pescaria è l'unica strada del quartiere di San Colombano già oggetto d'intervento strutturato e completato in zona 30.

- Risulta **inclusa** nelle "zone 30 da realizzare come interventi di progetto", probabilmente per un refuso, essendo una via privata a fondo chiuso, la via del Riolo, assieme al viottolo pedonale impraticabile che la congiunge a via San Colombano (v. nr. 3 foto in allegato 2).

- Risulta **esclusa** dalla zona 30 via Crocefisso, probabilmente per il medesimo refuso (presumiamo che siano state confuse la Via Crocefisso con la via del Riolo).

Comune di Bergamo
E0184266 12/12/2012
[VI.7/1

propongono che

nel paragrafo 5.1 (Controllo e gestione del traffico) del P.U.T., tutte le seguenti strade vengano effettivamente incluse in "zone 30 da realizzare come interventi di progetto", evidenziandole con tratteggio rosso, specificando gli interventi volti alla moderazione della velocità del traffico:

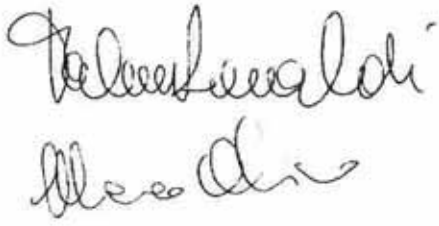
- Via Crocefisso,
- Via San Colombano,
- Via Rosolino Pilo,
- Via Quintino Basso,
- Via Zarda.

Per ogni via menzionata, alleghiamo documentazione sulla pericolosità per pedoni e ciclisti, e relative fotografie esplicative, traendole dal documento redatto dal Comitato San Colombano per la zona 30, del quale facciamo parte (v. allegato 3), già consegnato nel 2010 al vicesindaco e Assessore alla Mobilità, Avv. Ceci, nonché alla Circoscrizione 3, che ne ha approvato il contenuto con parere favorevole in data 23 marzo 2010.

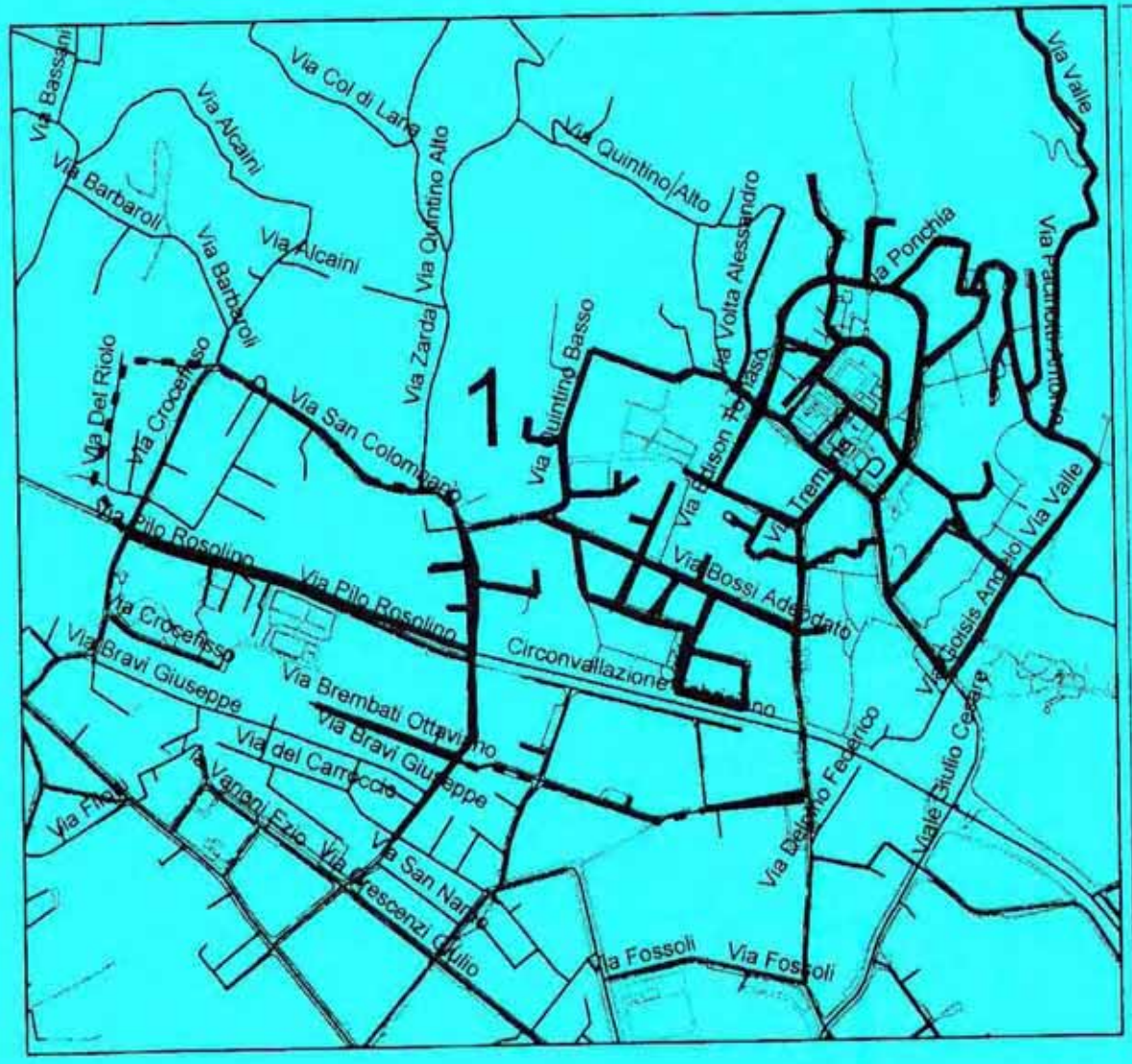
Certi di una vostra valutazione della situazione e fiduciosi in un favorevole accoglimento della proposta avanzata, porgiamo distinti saluti.

Marco Olivo

Valentina Rinaldi



Zone 30 - Dettaglio



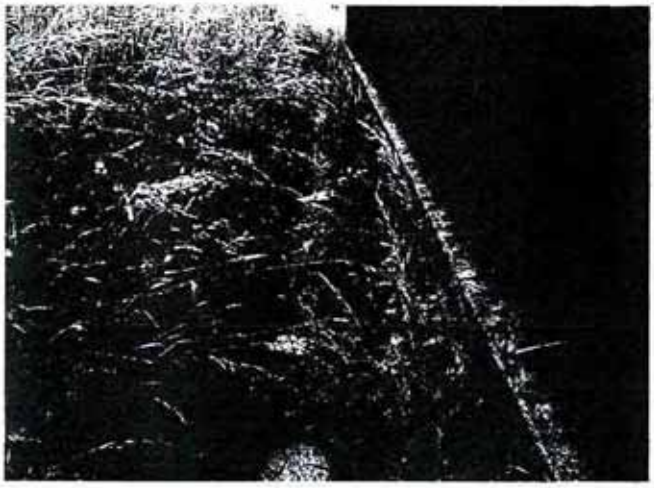
ID	Zone 30
1	Monterosso

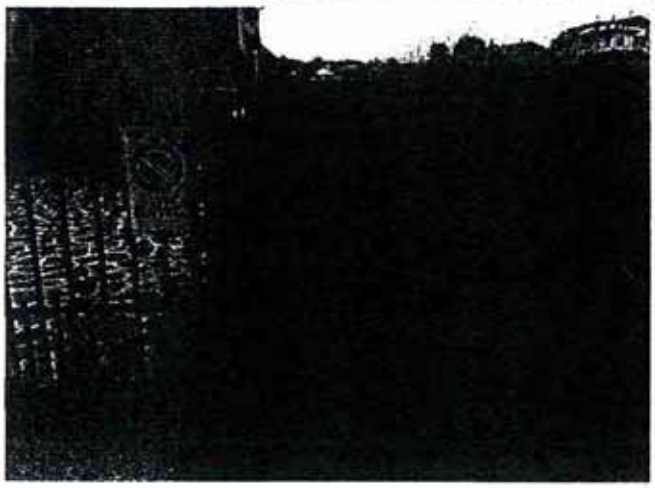
Legend

- Zone30 esistenti
- Zone30 - Interventi di progetto
- VVM esistenti
- Strade

ALLEGATO 1

Allegato 2: immagini del viottolo che collega via del Riolo a Via San Colombano





Allegato 3 (20 pagine)

Comitato *San Colombano per la Zona 30*

Punti Pericolosi nel quartiere di San Colombano – due anni dopo

seconda edizione - novembre 2009

Premessa alla seconda versione

Dopo due anni, aggiorniamo questa mappa dei punti ancora pericolosi nel nostro quartiere, soddisfatti dei notevoli progressi che sono stati fatti, ma preoccupati perché ancora restano diversi motivi di preoccupazione, soprattutto per chi percorre queste vie a piedi o in bicicletta.

Bergamo, novembre 2009

Il Comitato San Colombano per la Zona 30

Premessa alla prima versione

Il *Comitato San Colombano per la Zona 30* ha riunito in queste pagine una serie di schede che cercano di descrivere, in modo comprensibile a tutti, i punti di maggiore pericolosità del nostro quartiere, dal punto di vista di residenti, pedoni e ciclisti.

Il quartiere di San Colombano è un quartiere residenziale, fino a pochi anni fa abitato in prevalenza da anziani; oggi vede crescere la presenza di giovani famiglie, che ristrutturano edifici esistenti e ne costruiscono di nuovi, principalmente nelle vie Quintino Basso, Crocefisso e Pescaria.

Gli anziani richiedono una mobilità dolce, basata soprattutto sugli spostamenti a piedi, verso i punti focali costituiti dalla Chiesa di San Colombano, dal Centro Anziani, dai negozi presenti sul territorio. Le nuove famiglie hanno figli che si spostano anch'essi verso le Scuole, l'Oratorio, i centri sportivi di via Acquaderni e di Rosolino Pilo e il parco di Quintino Basso.

Il quartiere non partecipa ai grandi flussi di traffico cittadino, e quindi si presenta l'occasione per tutti di una mobilità a dimensione d'uomo: raggiungere la chiesa e le strutture ricreative e commerciali a piedi o in bicicletta, andare a scuola col Piedibus, spostarsi in serenità e sicurezza,

D'altra parte proprio il traffico limitato spinge i veicoli a motore a velocità incompatibili con la sicurezza di tutti, con funeste conseguenze che hanno colpito direttamente gli abitanti del quartiere.

Nasce quindi l'esigenza di provvedimenti di rallentamento e moderazione del traffico, che gli anglosassoni chiamano *traffic calming*, capillarmente presenti in Europa e sempre più diffusi in Italia; anche nel vicino quartiere di Monterosso l'iniziativa ha avuto un riscontro positivo da parte di residenti e non. Un traffico più a misura d'uomo porta certamente più sicurezza e tranquillità anche agli stessi automobilisti.

Non bisogna infine dimenticare che viviamo in un territorio molto inquinato, e che quindi è necessario promuovere in ogni modo l'utilizzo di mezzi di trasporto puliti e salutari per chi li utilizza e per tutti i cittadini: le biciclette prima di tutto per gli spostamenti in città, i piedi per le brevi distanze, i mezzi pubblici. Non vogliamo certo demonizzare le automobili, ma vogliamo che ognuno si chieda se, caso per caso, può trovare alternative compatibili con l'ambiente e la salute di tutti.

Nelle pagine che seguono descriviamo i punti che riteniamo più pericolosi, organizzandoli per vie, cercando di accompagnare il lettore in una passeggiata per il quartiere, purtroppo non priva di rischi!

Riassunto per chi ha fretta

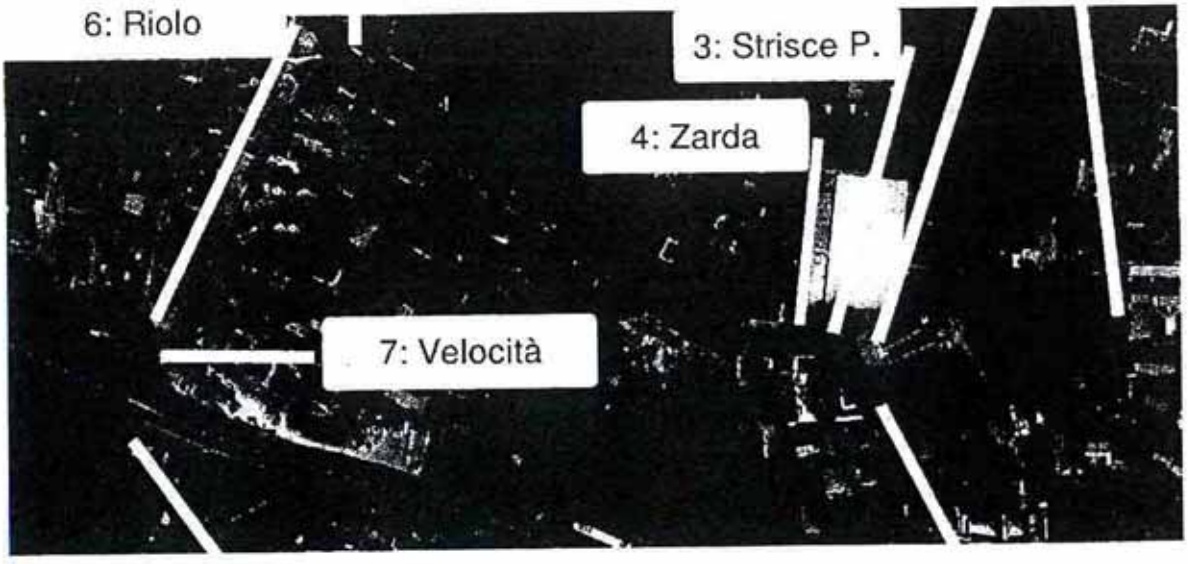
N.	Descrizione	Pericolo
1	Rotonda Quintino	★
2	Sagrato chiesa S. Colombano	★★
3	Attraversamento pedonale chiesa	★★★★
4	Incrocio Zarda (Oratorio)	★★★
5	Scuola Benvenuti	★★
6	Crocefisso-Riolo	★★
7	Via Crocefisso – velocità	★★
8	Incrocio Crocefisso-Pilo	★
9	Quintino Basso	★★★

9: Quintino Basso

5: Sc. Benvenuti

2:Sagrato

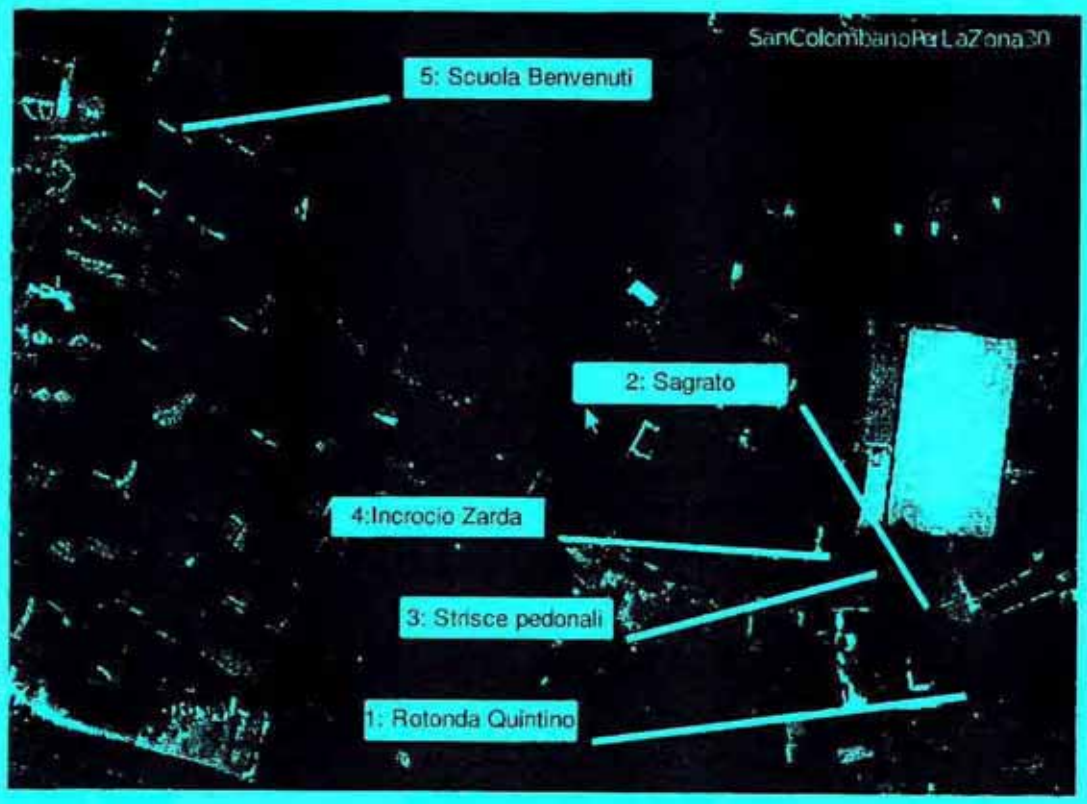
6: Riolo



8: Pilo

1: Rotonda Quintino

Via San Colombano



La Via San Colombano ha andamento relativamente rettilineo e consente velocità elevate ad automezzi, autobus, autocarri e autoarticolati.

Al traffico locale si aggiunge quello dei veicoli che considerano le strade del quartiere come alternativa alla più trafficata via Bajoni e soprattutto alla circonvallazione Fabriciano, nonché dai mezzi pesanti che riforniscono le aziende della zona.

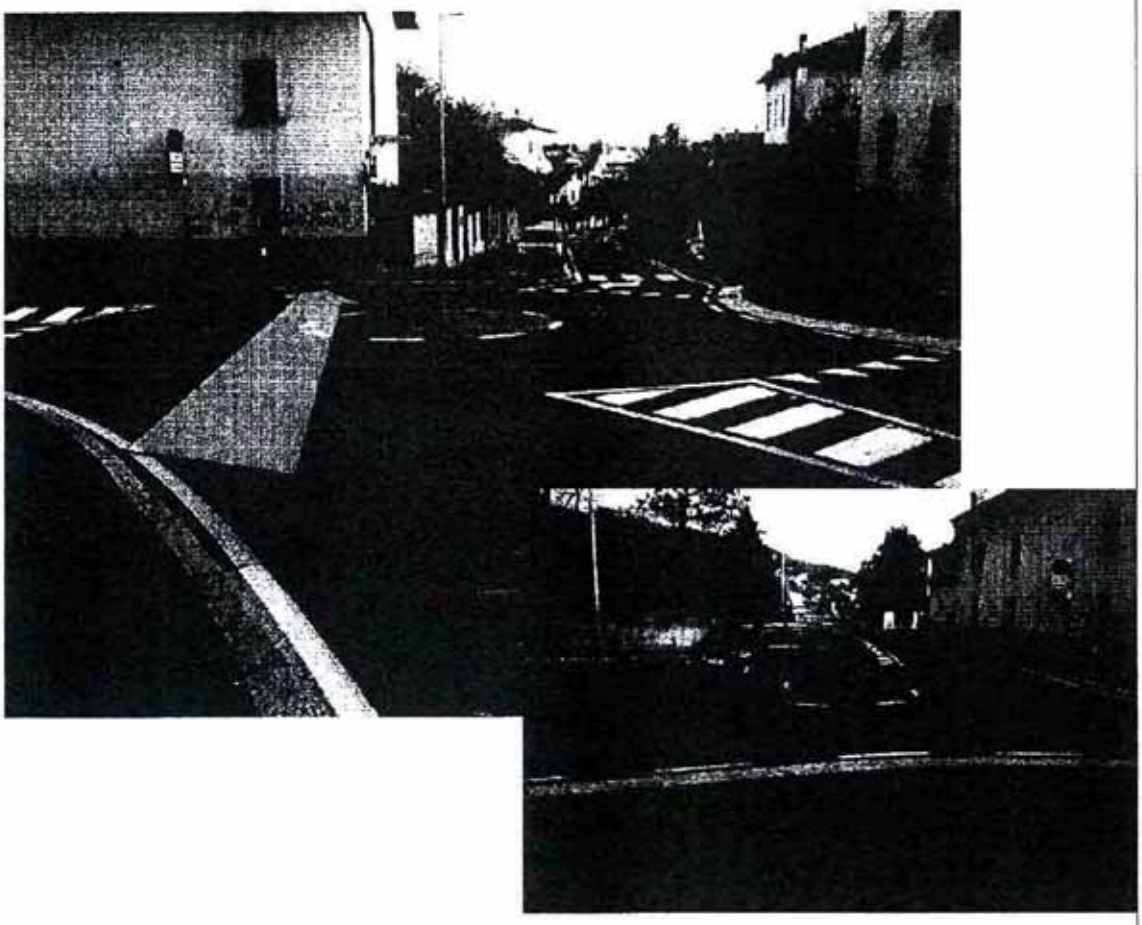
I residenti sono in gran parte persone anziane che si spostano prevalentemente a piedi o in bicicletta.

La strada è percorsa anche da chi accompagna i figli alla scuola materna Benvenuti e alle altre scuole della zona, da chi si reca all'oratorio, alla Chiesa di San Colombano, al Centro Terza Età, alla fermata dell'autobus 9, nonché dagli utenti dei negozi in zona.

Punto: **1**	*Località:* **Via San Colombano - incrocio con Quintino Basso - Pescaria**

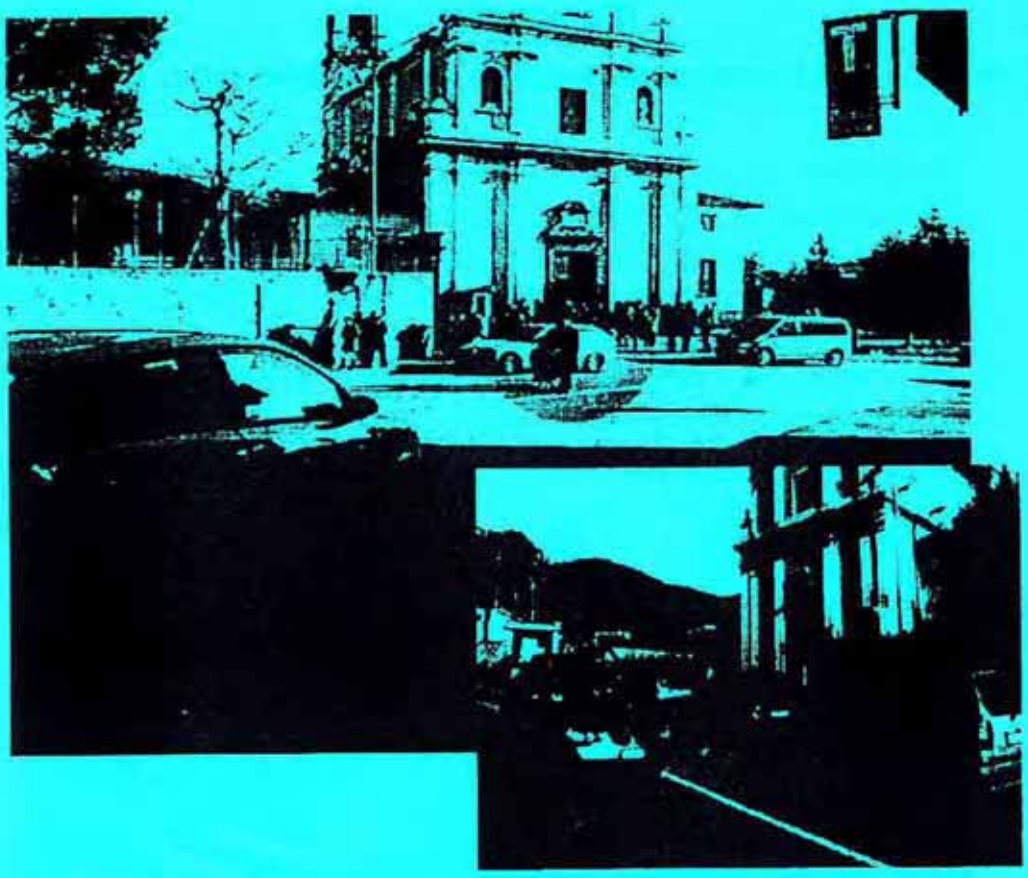
Pericolo: **Attraversamento pedonale non protetto**

I pedoni diretti in via Pescaria, soprattutto gli anziani, attraversano via Quintino Basso senza utilizzare i passaggi pedonali, anche perché quelli disponibili sono lontani. Le auto parcheggiate all'inizio di via Quintino compaiono improvvisamente all'automobilista che svolta da via Pescaria. La rotonda viene peraltro praticamente ignorata da molti automobilisti.



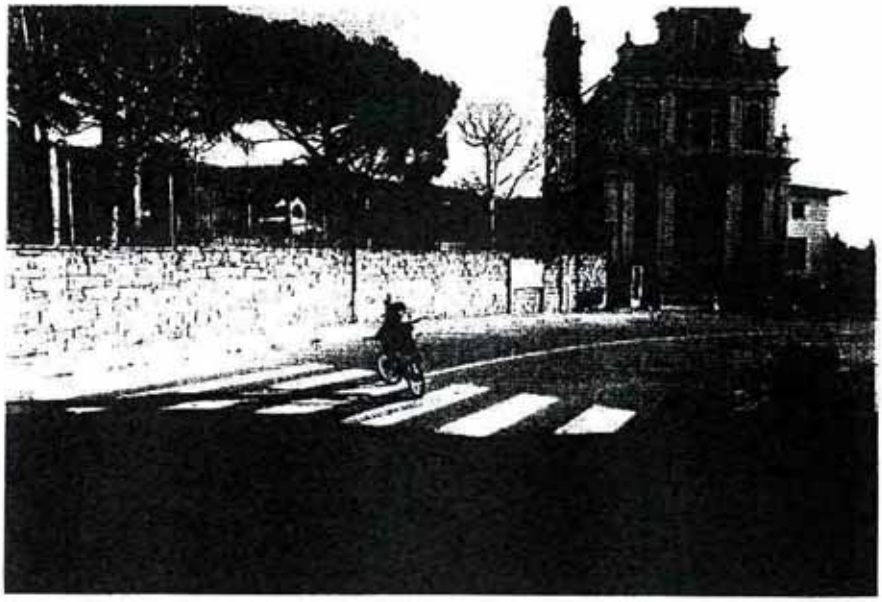
Punto: **2**	*Località:* **Via San Colombano – chiesa**

Pericolo: **Situazione critica all'uscita dalla chiesa**

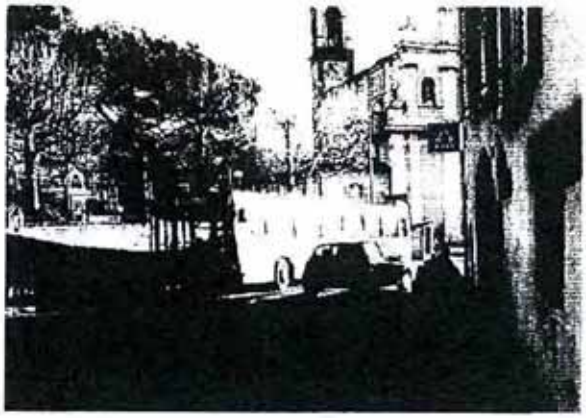


Il punto è veramente nevralgico. Qui infatti confluiscono i flussi pedonali relativi alla chiesa, all'oratorio, ai negozi e alle fermate ATB. Il piccolo parcheggio presente (5 posti) è permanentemente pieno, per cui la situazione critica è spesso peggiorata dai veicoli in sosta vietata di fronte alla chiesa e al giornalaio, che restringono ulteriormente la larghezza della strada. Il punto è molto pericoloso anche per gli automobilisti, che sopraggiungono e trovano ostacoli imprevisti.

Punto: **3 - segue**	*Località:* **Via San Colombano – strisce pedonali**

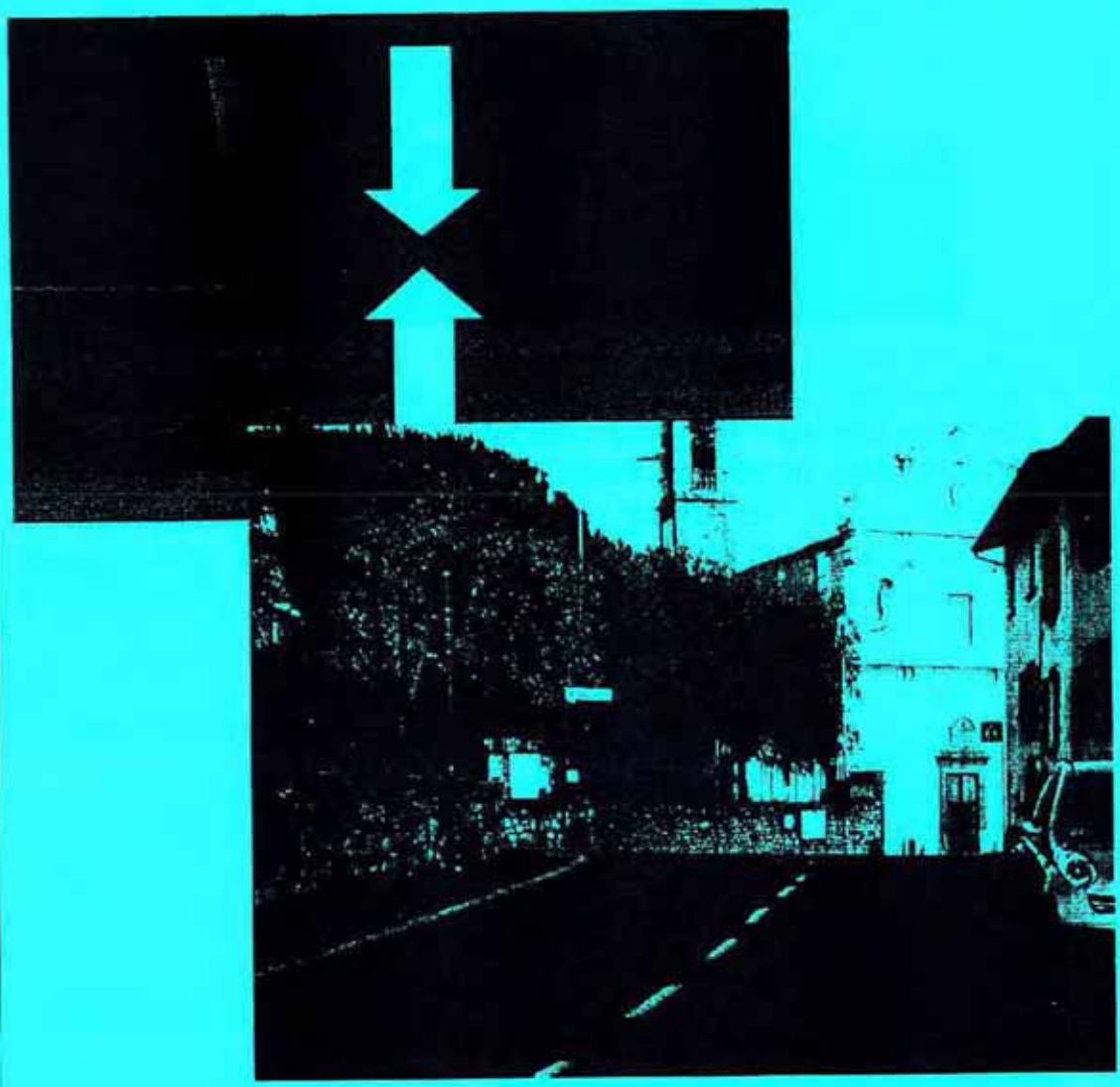


Si tratta di un attraversamento cieco, perché posto in corrispondenza di una curva a gomito, difficilmente riconoscibile in tempo dagli automobilisti che accelerano in direzione Sud nel tratto rettilineo di via San Colombano.
Su questa curva sono frequenti gli incidenti e una signora ha addirittura **perso la vita**.



La via si restringe tanto da essere pericolosa per i ciclisti, che tendono a utilizzare il marciapiede, peraltro strettissimo.

L'attraversamento costituisce **barriera architettonica**, perché privo di discese per le carrozzelle. Qui purtroppo sono decedute ben due persone; chi sopraggiunge (foto in basso a destra) non può vedere l'attraversamento pedonale e- se non viene rallentato- può causare situazioni di grande pericolo.



Punto: **4**	*Località:* **Via San Colombano – incrocio con via Zarda**

Pericolo: **Incidenti per scarsa visibilità**

Ulteriori rischi corrono i pedoni che, da via Zarda, devono raggiungere la chiesa, la fermata dell'autobus o il passaggio pedonale che attraversa via San Colombano, oppure devono compiere il percorso inverso. Il marciapiede è presente solo sul lato ovest (numeri pari), è molto stretto e spesso è ingombrato da auto in sosta.
Bambini e ragazzi tendono a camminare sull'altro lato della strada, rischiando di essere investiti da automobili o motocicli che arrivano a gran velocità da via San Colombano.

Punto: **5**	*Località:* **Via San Colombano**

Pericolo: **Gravi incidenti possibili davanti alla scuola materna Benvenuti**

Al momento della consegna e del ritiro dei bambini i genitori parcheggiano in divieto da entrambi i lati della strada, non avendo a disposizione alcuna alternativa in zona. Spesso portano i bambini in braccio, con una ulteriore riduzione della visibilità e della capacità di muoversi.

Auto e camion provenienti dalla via Crocefisso sopraggiungono ad alta velocità e trovano improvvisamente un passaggio troppo stretto dietro la curva.

Intermezzo - Disponibilità di parcheggi

I parcheggi per gli autoveicoli sono praticamente inesistenti nella maggior parte del quartiere. Infatti, via Pescaria, via Quintino Basso, via Crocefisso, via Bravi, via Zarda, via Alcaini, via Ghisleri, via Barbaroli non hanno alcuna possibilità di parcheggio. Via San Colombano dispone di una ventina di posti auto; piccoli parcheggi privati a uso pubblico sono presenti in via Quintino Basso e in Via Pescaria.

L'unica area dotata di un numero significativo di posti auto è via Rosolino Pilo; è quindi necessario da una parte segnalare più chiaramente questa disponibilità e dall'altra realizzare percorsi pedonali protetti per raggiungere i centri di aggregazione più frequentati, dal lato opposto della circonvallazione. Ovviamente alcuni posti auto per il carico e lo scarico possono risolvere problemi contingenti.

L'esempio più chiaro è dato dall'accesso ai centri commerciali: moltissime persone si spostano con l'automobile e la sistemano nel parcheggio di un centro commerciale. Dal parcheggio al supermercato solitamente si percorrono più di 500 metri a piedi; il percorso a piedi non è un ostacolo per nessuno, perché è percorso in tranquillità. Applicando lo stesso principio alla zona di San Colombano, potrebbe bastare un collegamento sicuro tra i parcheggi disponibili e i centri di aggregazione.

Via Crocefisso

La via Crocefisso ha andamento rettilineo e presenta una sensibile pendenza verso Sud, che favorisce velocità elevate; un viadotto permette di passare sotto la circonvallazione. Al traffico locale si unisce il flusso degli autoveicoli che cercano di evitare la circonvallazione e via Baioni.

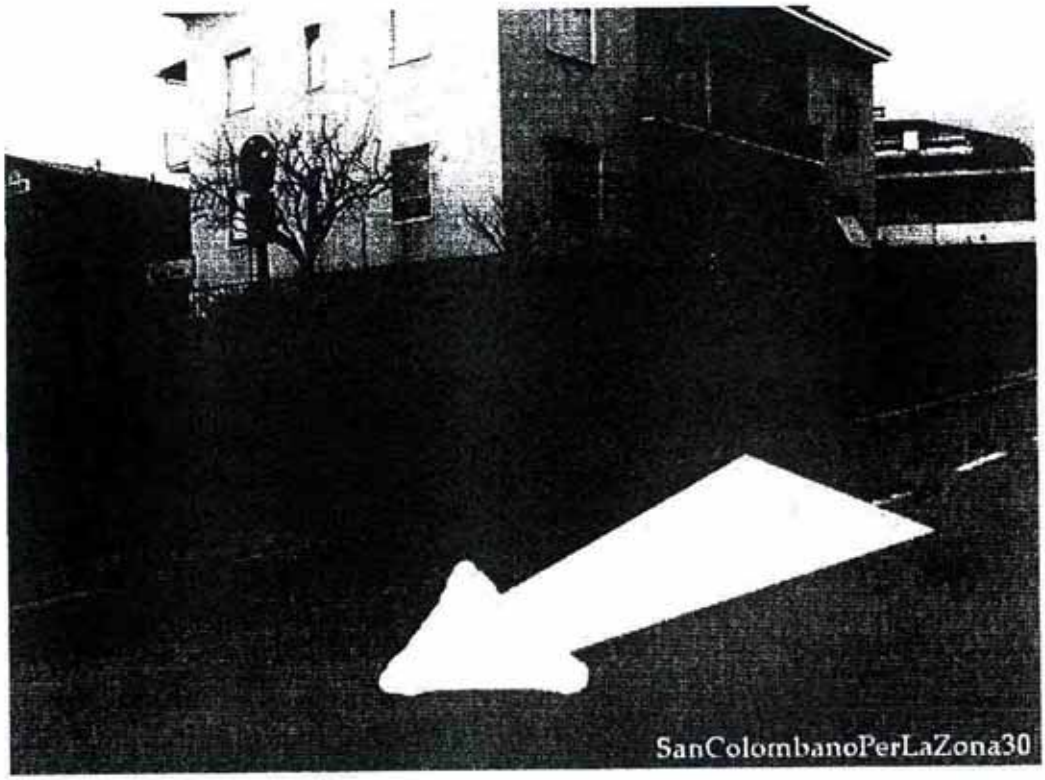
La via è fiancheggiata da numerosi edifici residenziali, anche in costruzione; le vie laterali ospitano molte famiglie. Anche in questo caso assistiamo a un incremento della popolazione residente, con prevalenza di giovani coppie con figli.

In tutta la via non sono presenti posti auto. Sono invece presenti marciapiedi per i pedoni. Mancano percorsi riservati o privilegiati per le biciclette.

Punto: **6**	*Località:* **Incrocio Crocefisso-Riolo**

Pericolo: **Immissione poco protetta con scarsa visibilità**

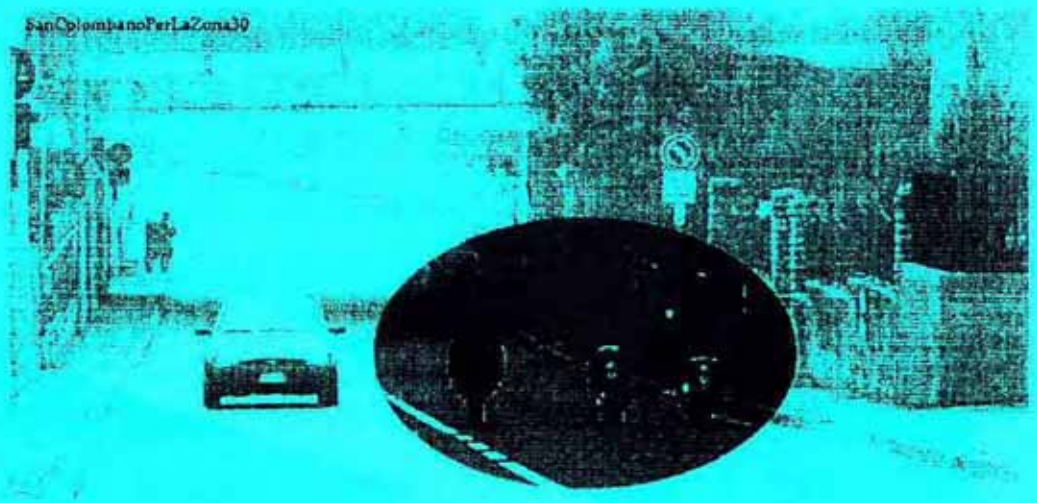
La via Riolo, di recente popolamento, ha una immissione pericolosa per i pedoni che devono attraversarla.



Non ci sono strisce pedonali, e la velocità delle automobili è spesso eccessiva.

Punto: 7	*Località:* **Via Crocefisso**
Pericolo: **Incrocio con velocità elevate**	

Via Crocefisso è critica perché l'andamento discendente e rettilineo della via facilita velocità elevate. Inoltre l'effetto combinato della curva e del cavalcavia annulla la visibilità per chi esce da via Pilo, costringendo gli automobilisti a invadere parzialmente ma pericolosamente la carreggiata.

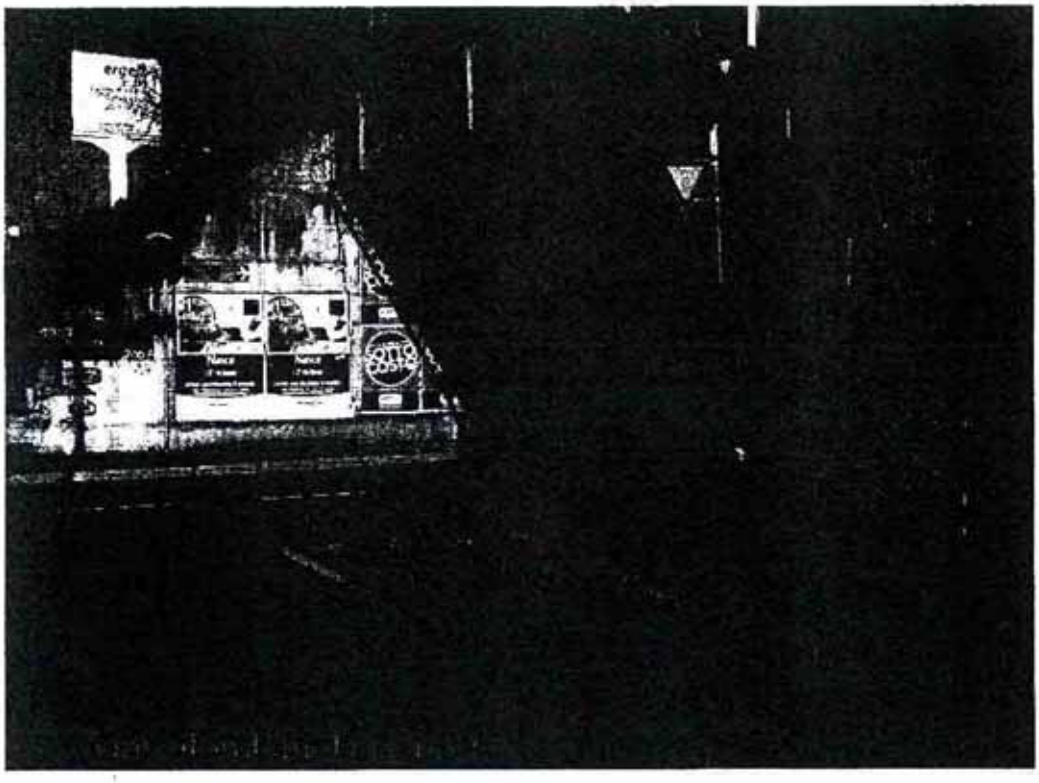


La conformazione della strada facilita anche situazioni di rischio legate all'esuberanza giovanile, come documentato dalla foto.

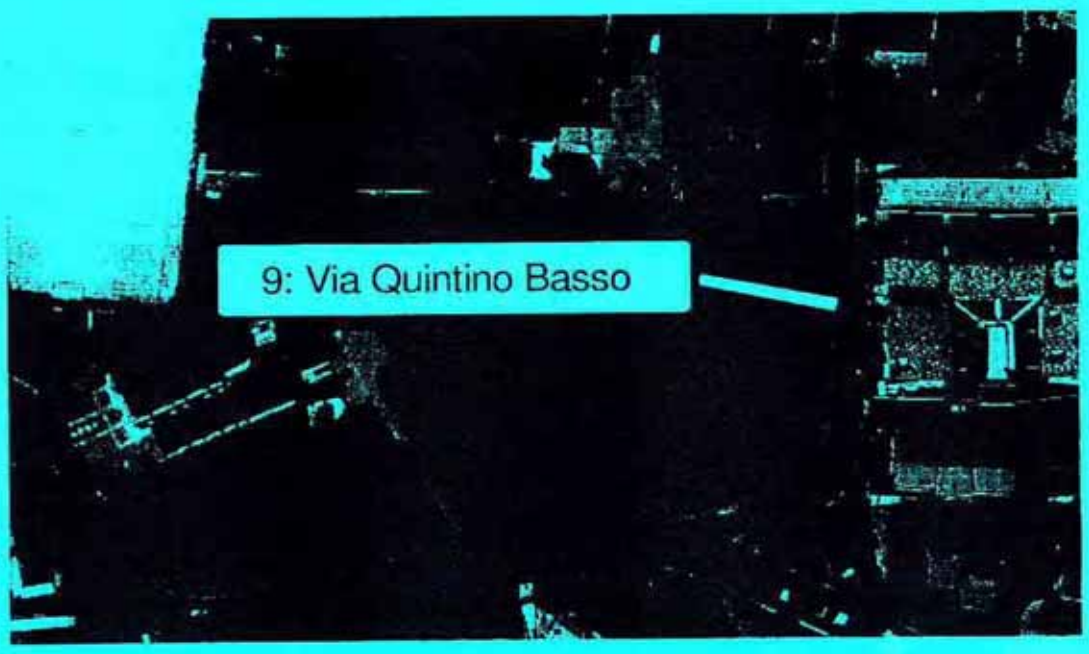
Punto: **8**	*Località:* **Incrocio Pilo-Crocifisso**

Pericolo: **Immissione con scarsa visibilità**

Chi si immette in via Crocefisso da via Rosolino Pilo vede con difficoltà altri automezzi, ciclisti, pedoni. E' presente uno specchio, che testimonia che la visibilità non è sufficiente, senza peraltro risolvere il problema della velocità eccessiva dei mezzi in discesa.



Via Quintino Basso



In questo studio consideriamo soltanto la parte più a Sud della via Quintino Basso.

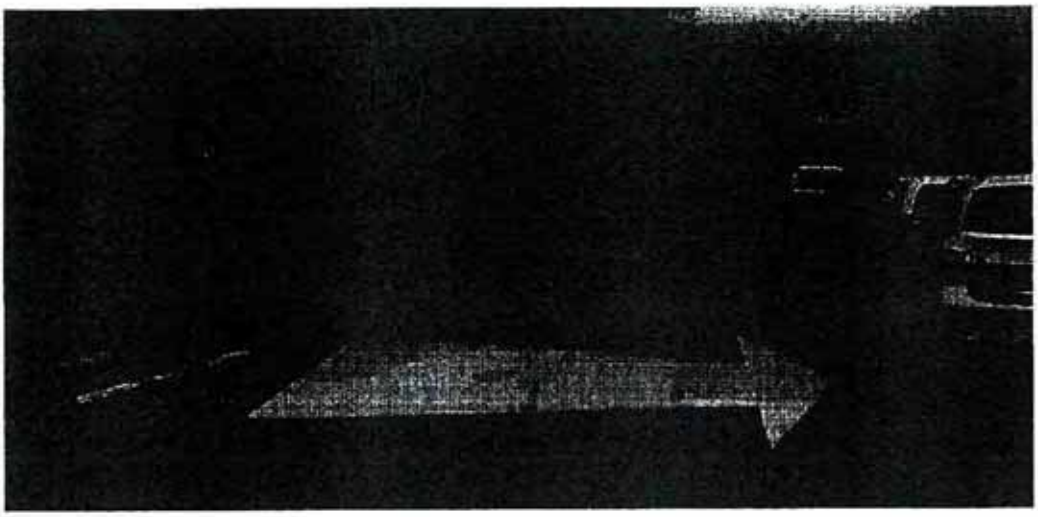
La Via Quintino Basso ha un andamento tortuoso e discende dalla collina. Nella parte qui descritta collega il quartiere di San Colombano con il percorso protetto ciclopedonale che porta fino a via Righi.

I marciapiedi non sono continui e non sono collegati da strisce pedonali. Qui passano gli allievi della scuola primaria Monterosso, anche utilizzando la linea gialla del piedibus. Vicino alla curva la strada viene spesso invasa da automobili in parcheggio selvaggio che costringono i pedoni a spostarsi in mezzo alla strada.

Punto: **9**	*Località:* **Via Quintino Basso**

Pericolo: **Mancanza di un percorso pedonale continuo e protetto**

Non esiste un percorso pedonale che permetta di risalire la strada partendo da uno dei due marciapiedi.



Spesso gli anziani non seguono la strada migliore e rischiano di essere investiti.

*Punto:*9-**segue**	*Località:* **Via Quintino Basso**

Il transito in bicicletta spesso è una vera e propria avventura.

Ringraziamenti

Questo documento nasce da un lavoro sul campo: abbiamo raccolto firme per una petizione che richiedeva l'istituzione di una zona 30 nel quartiere di San Colombano, che è stata consegnata al Comune di Bergamo e alla Quarta Circoscrizione. Le oltre 500 persone che hanno partecipato, oltre alla firma, hanno quasi sempre portato la loro esperienza, le loro preoccupazioni e spesso anche i loro suggerimenti riguardo alla sicurezza del quartiere. Sono loro i veri autori di queste note.

Noi, che abbiamo materialmente dato voce in queste pagine a tante persone, desideriamo però ringraziare in particolare i nostri figli e consorti, che hanno accettato di posare come modelli per le fotografie; Mariette Verhaar, Elena Amigoni, Enrico Masoni, Antonella Cuomo, Gabriella Minoia, don Oliviero Giuliani della Parrocchia di San Colombano, Andrea Cortinovis della Scuola Svizzera, Enrico Bonacina del comitato genitori Scuola Benvenuti, il Dirigente Scolastico, il Consiglio d'Istituto e il Comitato Genitori dell'Istituto Camozzi , Andrea Pizzedaz e Fabio Aceti del fruttivendolo I monelli, *il Presidente della IV Circoscrizione, per il sostegno e i preziosi suggerimenti; Ivan Cortinovis, Paolo Crippa e Marzia Marchesi, che hanno letto le prime versioni del documento e ci hanno fatto dono di critiche e suggerimenti; Gaia Castellucci, autrice del disegno di copertina.*

Bergamo, febbraio 2007

don Ruben Capovilla
Bruna Mastrangelo
Marco Olivo
Valentina Rinaldi
Andrea Spinelli

(30)

ASSOCIAZIONE PER CITTÁ ALTA E I COLLI DI BERGAMO

Al Sindaco di Bergamo Franco Tentorio

La scrivente Associazione per Città Alta e i Colli ha sottoscritto il "Manifesto per una Bergamo sostenibile", presentato pubblicamente nella primavera di quest'anno dal Coordinamento dei Comitati e Associazioni di quartiere (All. n°1). In tale Manifesto si sottolineava che ogni progetto che comporta importanti conseguenze sulla vita dei cittadini richiede da parte dell'Amministrazione modalità capaci di garantire la più ampia partecipazione e il confronto con i cittadini, in un'ottica di "cittadinanza attiva".

Dopo aver preso atto delle procedure adottate per l'approvazione del presente P.U.T. la cui adozione influenza in modo rilevante la qualità della vita dei cittadini, la scrivente Associazione invia le proprie Osservazioni al documento in oggetto nella convinzione di aver compiuto tale adempimento pur senza la possibilità del confronto e della condivisione delle scelte operate dall'Amministrazione ed esprime piena consonanza con la posizione contenuta nel documento trasmesso in allegato a firma del Coordinamento dei Comitati e Associazioni di quartiere (All. n°2).

Osservazioni al Piano Urbano del Traffico (PUT)

Adottato con deliberazione della Giunta Comunale n°346 Reg. G.C. del 30 ottobre 2012

Pag 18/51 Osservazione: Attivazione immediata della telecamera 7 San Lorenzo - Fara con destinazione del Parcheggio di Piazza Mercato del Fieno ai soli residenti

In subordine:

Attivazione di 2 telecamere posizionate all'accesso di via Gombito da via S. Lorenzo e a quello di via S. Pancrazio

Pag. 18/51 "L'attivazione dei varchi elettronici verrà accompagnata da un piano di comunicazione rivolto alla popolazione, prevedendo anche incontri con le associazioni di categoria (es. commercianti, artigiani, strutture ricettive)."

Osservazione: modificare dicitura con "Prevedendo incontri con i portatori di interessi comuni"

Pag 20/51 integrare con: "Viene istituito il limite di 30 Km/h in prossimità della scuola primaria di via Beltrami",

Pag 20/51 Integrare la tabella 2 aggiungendo "n°13 – V.le delle Mura e i Colli: nuova istituzione

Comune di Bergamo
E0184283 12/12/2012

ASS... RGAMO – SITE http://www.associazionecittaalta.org
per il... ...@libero.it Redazione BERGAMORE: comunicazione@ginoulhiac.com
Comunicazioni scritte: ASSOCIAZIONE PER CITTÁ ALTA ED I COLLI DI BERGAMO c/o
G.Ginoulhiac – Scaletta di Largo Colle Aperto n°38 – 24129 BERGAMO

Pag 21/51: "Tuttavia, l'indagine sulla domanda e offerta di sosta appositamente condotta per lo sviluppo del Piano ha evidenziato esigenze puntuali di riequilibrio nella ripartizione dell'offerta tra sosta residenziale e sosta ad uso pubblico."

sostituire con:

"Tuttavia, l'indagine sulla domanda e offerta di sosta appositamente condotta per lo sviluppo del Piano ha evidenziato esigenze puntuali di riequilibrio nella ripartizione dell'offerta tra sosta residenziale e sosta ad uso pubblico. In particolare sull'opportunità di ridurre gli stalli su strada disponibili per i non residenti (in particolare per Città Alta) che devono venire progressivamente ridotti fino alla loro totale eliminazione a favore di stalli in aree esterne."

Pag 21/51 "Inoltre per Città Alta si ritiene prioritario incrementare la sosta pertinenziale a beneficio di Borgo Canale, nonché la sosta a rotazione a servizio dell'impianto funicolare si S. Vigilio, localizzandola possibilmente a ridosso della Porta di S. Alessandro"

sostituire con:

"Inoltre per Città Alta si ritiene prioritario incrementare la sosta pertinenziale a beneficio di Borgo Canale, individuando nuovi spazi nelle vie vicine (S. Vigilio) ed eliminando la sosta libera ad uso pubblico."

Pag 21/51

"La politica della sosta dovrà essere basata sull'incentivazione di comportamenti virtuosi attraverso l'introduzione di un'apposita regolamentazione in grado di ridurre la pressione della domanda di sosta pendolare sulle aree centrali della città, riservando tali aree alla sosta dei residenti

sostituire con
"La politica della sosta dovrà essere basata sull'incentivazione di comportamenti virtuosi attraverso l'introduzione di un'apposita regolamentazione in grado di ridurre la pressione della domanda di sosta pendolare sulle aree centrali della città, riservando tali aree alla sosta dei residenti, anche con l'adozione di strumenti di telecontrollo che permettano l'individuazione e la contravvenzione dei comportamenti scorretti"

Pag 22/51: "Città Alta: progressiva pedonalizzazione delle piazze più significative dal punto di vista urbanistico e sociale (Mercato Fieno, Mascheroni, Cittadella, Angelini) anche in relazione alla realizzazione del parcheggio in Via della Fara"

Modificare la frase con

"Città Alta: progressiva pedonalizzazione delle piazze più significative dal punto di vista urbanistico e sociale (piazza Mercato Fieno, Mascheroni, Angelini) eliminando gli spazi destinati a parcheggio a rotazione in p.zza Mercato Fieno e trasferendo gli spazi destinati ai residenti in quelli oggi a rotazione sul viale delle Mura",

in subordine

"Città Alta: progressiva pedonalizzazione delle piazze più significative dal punto di vista urbanistico e sociale (Mascheroni, Cittadella, Angelini) trasferendo gli spazi ivi destinati ai residenti in quelli oggi a rotazione di piazza Mercato Fieno e viale delle Mura"

Pag 22/51: Inserire:"Valtesse: attivazione dei parcheggi previsti dal progetto della linea 2 TEB"

Pag 29/51: Il nuovo Piano Urbano del Traffico, nel quadro di azioni rivolte alla massima sostenibilità ambientale della mobilità urbana, intende infatti affrontare con efficacia il tema della distribuzione urbana delle merci, con particolare riguardo a Città Alta, valutando l'introduzione graduale di elementi di regolazione e controllo (finestre temporali di consegna, telecontrollo, permessi accesso) sia la promozione della mobilità elettrica (valorizzando esperienze già operative in città, es. consegna dei medicinali H24 alle farmacie cittadine), con l'obiettivo di favorire un sistema di city logistics efficace rispetto ai bisogni della città, efficiente per gli operatori del settore, sostenibile per la collettività.

Modificare con

" ., valutando l'introduzione graduale di elementi di regolazione e controllo (finestre temporali di consegna, telecontrollo, permessi accesso, punti centralizzati di raccolta e distribuzione della merce) sia la promozione della mobilità elettrica (valorizzando esperienze già operative in città, es. consegna dei medicinali H24 alle farmacie cittadine), con l'obiettivo di favorire un sistema di city logistics efficace rispetto ai bisogni della città, efficiente per gli operatori del settore, sostenibile per la collettività.

Pag 33/51 "Sul fronte della sostenibilità verranno inoltre avviate analisi di fattibilità per valutare la possibile diffusione di veicoli a zero impatto ambientale e di eventuali servizi specifici lungo percorsi di forza e nelle aree a maggior attrattività turistica della città (mediante ad esempio servizi di trasporto con trenino o carrozze)"

sostituire con:

"Sul fronte della sostenibilità verranno inoltre avviate analisi di fattibilità per valutare la possibile diffusione di veicoli a zero impatto ambientale e di eventuali servizi specifici lungo percorsi di forza e nelle aree a maggior attrattività turistica della città (mediante ad esempio servizi di trasporto con navette dedicate).

Pag 38/51 "In quest'ottica è prevista la realizzazione di 4 nuovi parcheggi "scambiatori":

a. Via Baioni (in relazione alla realizzazione del previsto impianto di risalita)
b. Zona Fiera
c. Via delle Valli/Cimitero
d. Zona Ex-Gasometro"

modificare con:

"In quest'ottica è prevista la realizzazione di 5 nuovi parcheggi "scambiatori":

a. Via Baioni (in relazione alla realizzazione del previsto impianto di risalita)
b. Valtesse Sant' Antonio
c. Zona Fiera
d. Via delle Valli/Cimitero
e. Zona Ex-Gasometro"

Il Presidente
dell'Associazione per Città Alta e Colli
Giuseppe Cattaneo

Giuseppe Cattaneo

Bergamo, 6 dicembre 2012

ASSOCIAZIONE PER CITTÁ ALTA E I COLLI DI BERGAMO – SITE http://www.associazionecittaalta.org
per informazioni generali ro.moriggi@libero.it Redazione BERGAMORE: comunicazione@ginoulhiac.com
Comunicazioni scritte: ASSOCIAZIONE PER CITTÁ ALTA ED I COLLI DI BERGAMO c/o
G.Ginoulhiac – Scaletta di Largo Colle Aperto n°38 – 24129 BERGAMO

MANIFESTO PER UNA BERGAMO SOSTENIBILE

Il territorio che abitiamo appartiene a tutti: vogliamo un futuro della città basato sulle aspirazioni collettive dei cittadini di oggi e dei cittadini del domani e non su interessi particolari.

Il "nostro" territorio e la "nostra" città sono in uso temporaneo a noi, cittadini di oggi, per conto delle future generazioni; devono essere gestiti in quest'ottica e non concepiti come un insieme di proprietà e di interessi particolari (legittimi ma parziali) da cui trarre il massimo profitto economico.
Le trasformazioni urbanistiche spesso si sono rivelate miopi nel tempo, se non addirittura in aperto contrasto con i bisogni della collettività mentre c'è forte esigenza di scelte lungimiranti!.
Un esempio su tutti per Bergamo: come sarebbe ora, la città, dal punto di vista urbanistico, economico e sociale se in passato non si fosse scelto di creare il "parco dei Colli"?

Il territorio che abitiamo è la nostra ricchezza ed è un patrimonio finito: ogni sua trasformazione deve essere operata in modo attento e parsimonioso

L'ambiente e il contesto urbano in cui viviamo sono elementi fondamentali della qualità della vita. Il suolo, l'aria, l'acqua, il sistema agro ambientale nel loro insieme rappresentano beni finiti e si fondano su equilibri delicati da preservare e tutelare. Per porre un freno all'involuzione sociale e urbanistica della città occorre assumere l'obiettivo e il vincolo della sostenibilità: fermare il consumo di territorio, tutelare le aree verdi ed agricole dentro e attorno alla città, ricreare le condizioni ambientali di tutela della salute dei cittadini, ripensare il modello di mobilità.

L'informazione è un nostro diritto: vogliamo trasparenza nelle decisioni

Il cittadino deve essere messo in grado di conoscere e comprendere obiettivi e logiche delle trasformazioni urbanistiche che vengono proposte sin dall'inizio dei procedimenti, in modo chiaro, semplice, trasparente e diffuso. I cittadini non sono un incidente o un fastidio nel processo decisionale. In alcune sue disposizioni l'Unione Europea ha sancito il diritto irrinunciabile dei cittadini ad essere informati su progetti e programmi di trasformazione del territorio e gestione dei beni comuni, stimolando in tal modo esperienze positive di urbanistica partecipata che hanno coinvolto diverse amministrazioni locali, anche nel nostro Paese.

La partecipazione è fatta di azioni concrete: vogliamo costruire insieme i progetti che riguardano la trasformazione del nostro territorio

La partecipazione dei cittadini alla "gestione" del territorio li rende protagonisti e favorisce una "cura" dei luoghi realizzabile solo da chi li abita. L'amministrazione deve costruire un processo innovativo di partecipazione con regole e procedure condivise. I cittadini hanno il diritto/dovere di contribuire a disegnare la propria città (cittadinanza attiva): tale funzione non può essere prevalentemente attribuita a chi intende soprattutto trarre vantaggio economico dalle trasformazioni territoriali. Il percorso partecipativo non si deve limitare ad affrontare gli aspetti decorativi di un progetto o i dettagli dell'organizzazione di uno spazio pubblico ma deve seguire il progetto in tutte le sue fasi, preparatoria e progettuale, decisionale ed esecutiva.

ALL. 1

In questi ultimi mesi alcuni comitati di quartiere della città hanno avuto modo di incontrarsi e confrontarsi sul tema delle scelte urbanistiche, dei progetti di pianificazione urbana, della gestione del territorio e delle sue risorse ambientali e naturali, i cui effetti travalicano i confini dei singoli quartieri.
Si è riscontrato che, specie negli ultimi anni, lo sviluppo della città è stato caratterizzato da interventi spesso condizionati da prevalenti logiche di gestione privatistica, che in alcuni casi hanno avuto e potrebbero avere conseguenze dirette assai negative sulla qualità della vita delle persone. Ci riferiamo in particolare a interventi già conclusi o avviati (ex Enel, Sace, l'abnorme sviluppo dell'aeroporto di Orio al Serio) e ad altri in progetto: il parcheggio a più piani sotto la Rocca, l'intervento residenziale in via San Tomaso, le aree Redona, Borgo Palazzo, l'ipotesi di nuovo stadio sulle aree del parco agricolo, la riconversione dell'area degli Ospedali Riuniti.

Dal confronto sulla visione che ciascuno ha della città, di come è e di come vorrebbe che fosse, dell'ambiente in cui vive, dello star bene con gli altri, degli interessi individuali e collettivi sono emersi i valori comuni che ci uniscono.

Pensiamo che questi valori vadano al di là del momento contingente perché riguardano non solo la Bergamo di oggi e non solo gli specifici temi dei quartieri bensì tutta la città e i suoi abitanti futuri.

E' per questo motivo che proponiamo in forma di ***manifesto*** *ai cittadini e ad altri comitati che vogliano unirsi una sintesi dei valori che abbiamo individuato come fondamentali per uno sviluppo sostenibile della nostra città.*

Proponiamo questi valori a tutti i cittadini, agli organismi associativi ed alle forze politiche con l'auspicio che trovino generale condivisione e rappresentino elementi di continuità nel tempo, attraverso amministrazioni diverse della città e tempi di evoluzione che vanno oltre i singoli mandati elettorali.
Chiediamo all'amministrazione e alle forze politiche di manifestare con chiarezza le proprie posizioni ai cittadini, facendone conseguire scelte coerenti.

Marzo 2012
Coordinamento dei Comitati e associazioni dei quartieri :

Comitato Santa Lucia, Comitato per la tutela del Parco Suardi e degli Orti di San Tomaso, Associazione Città Alta e Colli di Bergamo, Comitato di Redona, Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo ,Comitato aeroporto di Bergamo.

ALL. 2

PIANO URBANO DEL TRAFFICO E PARTECIPAZIONE

Il procedimento per l'adozione del **Piano Urbano del Traffico (PUT)** del Comune di Bergamo prevede la possibilità di presentare osservazioni nel periodo di trenta giorni dalla sua pubblicazione.

Dopo l'avvio del procedimento (marzo 2011) e l'adozione del PUT da parte della Giunta (ottobre 2012) il documento è stato pubblicato in data **13/11/2012**. Entro il 12 dicembre 2012 cittadini e associazioni potranno depositare osservazioni al piano medesimo.

Venti mesi per definire il documento, trenta giorni ai cittadini per esercitare la partecipazione.

Riteniamo che si sia persa un'altra occasione per tentare di colmare la profonda distanza che ormai separa la politica e l'amministrazione della città da chi ci abita e lavora.

Il processo di coinvolgimento dei cittadini alla "gestione" del territorio è certo faticoso e non semplice, ma è possibile e praticabile, così come hanno dimostrato esperienze realizzate anche nel nostra Paese, persino nella nostra provincia.

- Un processo che richiede l'abbandono di procedure formali e ormai prive di alcun contenuto di democrazia reale,
- Un processo che richiede coraggio, costanza e fiducia nella capacità dei cittadini di essere protagonisti e di avere cura della propria città.
- Un processo indispensabile soprattutto nelle trasformazioni urbane e in progetti che hanno impatto elevato sulla qualità della vita e che hanno estrema attinenza con il vincolo di uno sviluppo sostenibile e di tutela dei beni comuni (suolo, aria, acqua, sistema agro ambientale).

Nel *"Manifesto per una Bergamo sostenibile"* presentato dal Coordinamento dei Comitati e Associazioni dei quartieri nel convegno del 19 maggio scorso all'Auditorium del Provveditorato, indicavamo strade nuove e credibili per dare un senso vero alla "partecipazione":

" Il cittadino deve essere messo in grado di conoscere e comprendere in modo chiaro, semplice, trasparente e diffuso, obiettivi e logiche delle trasformazioni urbanistiche che vengono proposte, sin dall'inizio dei procedimenti."

e ancora

"L'Amministrazione deve costruire un processo innovativo di partecipazione con regole e procedure condivise. I cittadini hanno il diritto/dovere di contribuire a disegnare la propria città (Cittadinanza attiva) "

La procedura adottata per delineare un fondamentale strumento urbanistico, quale il PUT, non assomiglia minimamente a quanto da noi auspicato e poco importa se, formalmente, ha rispettato obblighi e norme procedurali.

Se rimane profonda la nostra delusione nel constatare mancanza di volontà nell'avviare nuove forme e modalità di rappresentanza e partecipazione, confermiamo la nostra altrettanto profonda volontà di richiamare questa e le future Amministrazioni ai principi e valori del *"Manifesto per una Bergamo sostenibile"*.

Coordinamento dei Comitati e Associazioni dei quartieri di Bergamo

23 novembre 2012

(31)

Comune di Bergamo
E0184320 12/12/2012
[VI.7/]

Movimento5stelle di Bergamo

Osservazioni al PUT 2012

STUDIO FLUSSI DI TRAFFICO

L'analisi dei flussi di traffico, reso in forma tabellare, non restituisce la visione complessiva del traffico transitante sulle aste veicolari. L'analisi delle tabelle restituisce si il valore dei flussi veicolari asta per asta ma ne vanifica il confronto " in continuo" sminuendo il lavoro svolto, o meglio non informando i cittadini sull'incidenza che i flussi hanno, nel quadro sistemico delle azioni da intraprendere, per una corretta politica delle aste primarie e secondarie della città. Inoltre la campagna promossa dall'Amministrazione e sviluppata da TPS Perugia, non ha evidenziato il principale fattore che tali flussi generano, per una corretta programmazione delle azioni di piano, che è quello del fattore origine / destinazione, oppure è stato sviluppato ma taciuto.

La funzione dell'origine/destinazione permetterebbe di comprendere quanti veicoli transitanti potrebbero essere intercettati prima di entrare nella cerchia urbana, potenziando ai limiti, della città estesa, il sistema dei parcheggi e dei sevizi di TPL, " salvando " alcune zone della città dall'invasione massiccia e disordinata, di schiere di automobili. Solo il PUM ne riporta al Capitolo 3, accenni, seppur brevi, su tali dati, (base dati 2006) con interviste ai conducenti, e forse è il caso che, per Bergamo, sia giunto il momento di fare una ragionata indagine in tal senso, al fine di poter tarare le effettive necessità, con la tendenza a localizzare i parcheggi di interscambio, non tanto nella città ma al limite metropolitano, potenziando il trasporto pubblico, sia tramviario (bus) che ferroviario.

RELAZIONE GENERALE

Aree pedonali / ZTL

- Le aree pedonali del Centro sono pressoché immutate da decenni e manca il coraggio di chiudere definitivamente al traffico privato altri settori centrali (per es. le vie Moroni e San Bernardino 'parte entro le muraine' ovvero il Borgo San Leonardo).
- Il quadrilatero compreso tra le vie Francesco Nullo, via Garibaldi, Rotonda del Mille, Via Petrarca, Via Verdi, Via Pignolo, Via Borgo Palazzo, Via Maj, Via Paleocapa, Via San Giorgio, Via Baschenis a Via Palma il Vecchio, racchiudono la vita sociale, economica e dei servizi della città. Come è visibile indistintamente, giorno dopo giorno, tale perimetro viario, è quello maggiormente sovraccarico, senza soluzione di continuità, in tutte le ore della giornata dal traffico veicolare. Tale perimetro dovrebbe essere l'ultimo ring di distribuzione veicolare, a doppio senso di marcia, promuovendo un'azione di sperimentazione affinché l'intero perimetro possa diventare una zona ZTL, concedendo l'accesso al traffico per i residenti, per i veicoli commerciali entro limitatati orari di consegna delle merci, con orari di

accesso limitati tra le (18,30 - 20,30) (12,30 – 13,30) mentre Viale Roma diventerebbe l' asse di connessione nord-sud con la via Camozzi per l'uscita verso EST e la via Paleocapa per l'uscita verso OVEST (come lo è già). Solo i mezzi pubblici potrebbero percorrere le uscite a doppio senso (dove passano)

- I cartelli informativi sulla disponibilità di posti auto, dovrebbero essere visibili dai ring impedendo di fatto il transito (in via Piccinici e Via Borfuro) alla ricerca spasmodica di un parcheggio. L'istituzione di questa ZTL consentirebbe di rendere i luoghi meno gravati dalla presenza continuativa dell'auto come elemento di disturbo alla pedonalità e alla vivibilità.
- nutriamo perplessità di far accedere liberamente i mezzi elettrici nelle ZTL: non esiste solo il discorso di inquinamento atmosferico ma anche quello visivo/estetico e una certa educazione ad usare meno le autovetture; non pensiamo che si vorrebbe vedere Piazza Vecchia con decine di macchine - sebbene elettriche- parcheggiate! Le Zone come città Alta e via XX Settembre o altre da aggiungere, devono essere considerate "isole pedonali" e non ZTL e quindi *in tali zone non deve essere permesso alcun accesso a veicoli motorizzati di* qualsiasi tipologia (da esaminare le eccezioni in certe fasce orarie per il carico & scarico ed il transito dei soli residenti e veicoli di pubblica utilità)
- Par. 5.1.4 punto g): "di una certa dimensione"... cioè? Specificare da quanti, altrimenti eliminare una voce altrimenti disattesa dal mercato.
- su importanti assi viari si dovrebbe segregare fisicamente la strada dallo spazio per la mobilità dolce, ovvero costruire barriere continue, solide e invalicabili tra strada e piste ciclabili/marciapiedi. Si dovrebbe evitare su assi importanti la possibilità di attraversare a piedi (via Carducci per es.).
- Città Alta non dovrebbe venire attraversata quotidianamente dal traffico di pendolari (principalmente dalla Val Brembana diretta al Centro città o zona est), sia per motivi di sicurezza (Borgo Canale non sopporta simili flussi e ci sono stati in passato svariati incidenti) che di mobilità tout court. Proponiamo di chiudere con Pilomat dalle 7:30 alle 9:00 l'accesso a Città Alta da via San Martino alla Pigrizia da ovest e da Porta San Lorenzo da Est.

risultati indagini TPL

- il campione non è rappresentativo, più del 30% dei questionari sulle provenienze deriva da via Corridoni (pag 26) che è quella con i passeggeri in transito inferiori dei punti di osservazione (pagg 14-16).
- Auspichiamo anche noi l'aumento della velocità commerciale del sistema TPL, immaginando anche 'scenari europei' per il centro città: perchè non chiudere al traffico anche via Zambonate - via Tiraboschi?
- Corridoio di mobilità Ovest - via Lochis/Via Broseta: sembra una chimera, i se e i ma abbondano, inoltre l'accantonamento del progetto di sottopasso ferroviario di Via Mater Luter King, oltre ad apparire come una scappatoia, non sicuramente supportata dall'analisi prevista, porterà a gravare tale interferenza (ferrovia- strada) dai passaggi ferroviari, delegando a tale asse, l'unico accesso che la Città potrà avere con il sistema ospedaliero. Certo che una breve indagine sui flussi da e per l'ospedale, dei cittadini poteva essere di aiuto in una scelta così controversa.
- Corridoio di mobilità Est - via Borgo Palazzo: ancora una chimera. Peggio della prima. Scrivere di un possibile scenario di corsia preferenziale tra Viale Pirovano e Piazza Sant'Anna per fluidificare e migliorare la velocità commerciale del servizio TPL, identifica una improbabile incoerenza, se non si discute, sulla funzionalità delle corsie I/U da e per la città Via Borgo Palazzo, se pensata a doppio senso di marcia non potrà mai sopperire a tale funzione e quindi sembra molto propagandistico, ma di difficoltosa attuazione.

analisi livelli incidentalità urbana

- Implementare l'uso dei semafori pedonali con avvisatori acustici per i non vedenti;
- pag. 7-9 il dato relativo alle fasce di popolazioni è fuorviante se non confrontato con i dati della popolazione generale per fascia d'età: dovrebbe esserci la presenza relativa per fasce d'età;
- scandaloso che non ci sia il dato relativo alla verifica dello stato di ebbrezza dei conducenti, negli incidenti generali e in quelli che causano feriti e morti, e una valutazione relativa alle sostanze illecite. un problema culturalmente negletto.
- L'uscita della scuola elementare di Città Alta in via Beltrami è parecchio pericolosa, essendo dopo una curva a gomito e senza marciapiede! Come già avviene in diversi comuni della Bergamasca si propone di chiudere al traffico per mezzora questo tratto di strada. Lo stesso principio può essere replicato per altre situazioni critiche. L'inevitabile disagio -comunque temporaneo- potrebbe generare in realtà abitudini virtuose (lasciare a casa l'auto se possibile) o percorsi alternativi, più lunghi ma meno impattanti con la popolazione.
- In generale davanti alle scuole dell'obbligo di ogni grado è auspicabile l'istituzione di una zona 30. Lo stesso non può viceversa avvenire per gli Istituti Superiori qualora siano su importanti strade urbane (es. Lussana su via Maj).

PISTE CICLABILI

- Il PUT evidenzia interventi minimi di connessione tra "tracciati" esistenti minimi e frammentati, e non si vede la creazione di un sistema più capillare; (bisognerebbe esaminare il progetto attualmente in definizione che, dovrebbe ricollegare tutti i tratti)
- L'asse prediletto attualmente è quello Est-Ovest e non si vedono tracciati sulle radiali di ingresso/uscita dal Centro città
- Si nota una certa ambiguità tra gli strumenti cartografici ovvero una non completa corrispondenza tra la cartografia legata alle ciclabili del PUT con quella presentata recentemente dall'arch. Remo Capitanio [NdR: il suo progetto di piste ciclabili rientra in uno strumento specifico? Se si, in quale? grazie] e con quella del PGT. Alcuni tratti di ciclabile esistenti non vengono riportati nella mappa specifica del PUT, come mai?
- I vialetti dei parchi attrezzati per le bici come il Trucca o quello recentemente realizzato tra via Monti e Salvo d'Acquisto non possono essere conteggiati come piste ciclabili! Questo è un escamotage bello e buono solo per aumentare i Km di ciclabili da presentare alla popolazione.
- L'attraversamento della ferrovia presso la motorizzazione provinciale in via King, non può valere come pista ciclabile se già ce n'è un'altra accanto di previsione. L'attuale strada da PGT verrà modificata sul tracciato in verde. Delle due, l'una.
- riguardo la pista ciclabile Loreto-Curnasco (scheda B9 dello studio della rete ciclabile comune di bergamo) si propone di trasformare in ciclabile il ponte pedonale già esistente sopra la briantea. Successivamente la ciclabile potrebbe aggirare il residence il Polaresco e collegarsi sul lato sud (verso l'Ospedale nuovo) con un ponte sulla ferrovia o tramite sottopasso, entrambi esistenti. Dal ponte si discende verso la roggia e si può collegare con la ciclovia B2.
- Si potrebbe distinguere tra piste ciclabili ricreative (ovvero la greenway del Morla) e piste ciclabili vere e proprie ovvero percorsi di mobilità dolce. Per tutte le piste ciclabili si dovrebbe segregare fisicamente la strada dallo spazio per la mobilità dolce, ovvero di costruire barriere continue, solide e invalicabili tra strada e piste ciclabili/marciapiedi

ZONE 30

zone 30 aspetti generali

- La ratio delle cosiddette zone 30 non è dedotta dal classico zoning urbanistico ma individua solamente alcune strade nei quartieri senza creare "recinti urbani" ben definiti (ad es. la zona n°2) e organici ovvero spazi "sicuri" e fruibili. Viceversa in altri casi la stessa impostazione senza criterio fa sì che assi viari importanti di penetrazione alla città vengano trattati come fossero strade di quartiere. Non si capisce infatti perché le zone 30 (attuali e di previsione) coinvolgano solamente quartieri periferici. Anche Loreto o la zona attorno al vecchio Ospedale per esempio meritano un attenzione simile. Le zone 30 devono coincidere con il tessuto minuto dei quartieri e non intaccare l'ossatura delle vie principali. Se il problema è far rispettare i limiti di velocità urbani allora forse basta un po' di controllo in più.
- Le zone 30 dovrebbero essere tutte le strade di quartiere, al di fuori, delle principali aste viabilistiche
- Eventualmente impostare per il futuro (mano a mano che i bilanci lo consentiranno) il principio per cui tutti i quartieri delimitino delle "isole a traffico regolamentato" dove la velocità è da zona 30, ci sia un adeguato arredo urbano, dissuasori, fondi stradali rialzati a livello marciapiede eventualmente con altro materiale, il tutto per marcare in maniera inequivocabile la distinzione tra assi di attraversamento e strade di quartiere

zone 30 aggiuntive

- quadrilatero via Monte Ortigara-Vittorio Emanuele
- quadrilatero via Bonomini-Sylva -p.zze Varsavia e Risorgimento [eventuale concorso pubblico per il ridisegno della Piazza Risorgimento con modifica della viabilità attorno in modo da creare una piazza fruibile alle persone e non una specie di aiuola spartitraffico]
- completamento quadrilatero moroni-carducci-auchan-ferrovia (già previsto in parte)
- Quartiere San Paolo
- Quadrilatero Nullo-Statuto-Santa Lucia-Resmini
- Quartiere Conca Fiorita

AREE DI SOSTA

parcheggi di interscambio

- L'analisi delle aree di sosta è molto dettagliato, con tabelle forse ermetiche/poco comunicative... peccato copra solo la parte centrale della città e non consideri interi quartieri. Le conclusioni poi sono abbastanza scontate: presso l'Università, Ospedale, uffici pubblici centrali si concentra il picco della richiesta. In generale il discorso è decisamente ottimistico con la quasi totalità del territorio urbano analizzato che risulta utilizzato nelle soste senza sovraccarichi. La realtà appare un'altra.
- la zona occidentale della città ne è completamente priva: http://goo.gl/maps/mZm07
- aggiungerne uno in via King lato ospedale nuovo, da integrare con la stazione dell'ospedale che va realizzata.
- il triplice maxiparcheggio di porta sud non va realizzato per nulla
- Sarebbe auspicabile la costruzione di parcheggi periferici e strategici (a livello tangenziali) quali quello della "Gobba" a Milano dai quali far partire frequenti servizi pubblici

- Relativamente alle nuove aree di interscambio, promosse nel PUT, oltre ad evidenziare che RIENTRANO nel progetto di indirizzamento ai parcheggi di prevista implementazione, ma di cui non si conosce la TEMPORALITA', uno di questi, oltre a costare ben 15.180.000 di euro di cui 15M € come apporto PRIVATO e programmato nel POP nell'annualità 2012 con STUDIO di fattibilità approvato, viene indicato nello strumento stesso in ESECUZIONE tra il marzo del 2013 e aprile 2014, rappresenta, l'antitesi del concetto di delocalizzare i parcheggi al limite dalla cerchia di circonvallazione. Tale progetto, ancorché si trovasse un privato, dove la finalità del servizio previsto dal POP è quello di MIS (miglioramento del servizio), vuole arrogarsi il compito di essere un parcheggio di interscambio con il sistema ferroviario, oltre che fornire un servizio mercatale e penso per il PRIVATO, anche una serie di spazi commerciali. (ovviamente che avranno necessità di parcheggi e via di questo passo parcheggi su parcheggi, macchine su macchine, sempre più in immissione nella città)
- 5.1.5 Sistema di indirizzamento ai parcheggi: Il sistema appare sicuramente innovativo ma nulla viene specificato circa la sua attuazione, anche in termini economici e temporali, né la collocazione di tali pannelli. Chiaramente nessuno sa , non avendo approfondito gli aspetti di origine / destinazione, dove collocarli, perché allo stato delle cose nessuno sa ancora , se colui che transita da via Borgo Palazzo, in effetti arriva da Ponte San Pietro e dovendosi recare nella zone est delle città interna ritiene meno oneroso, percorrere tutta la circonvallazione per sperare in un buco di traffico. O meglio, non avendo chiaro il dato, indistintamente l'amministrazione non sa se il 50% o l'80% del traffico che proviene da via Malpensata, devo recarsi in centro e nella parte est della cittá, e quindi dovrà pennellare gli accessi (aste di accesso) di pannelli di tutti i parcheggi disponibili, indipendentemente dalla origine/ destinazione dei veicoli. Ci sembra un'azione da voler intraprendere un po dispendiosa.
- Parcheggi di struttura: I parcheggi di struttura PAM, STANDA E ESSELUNGA, come il parcheggio di interscambio AUCHAN, non possono essere annoverati nei parcheggi pubblici in quanto buona parte di essi rappresentano parcheggi destinati alle funzioni commerciali ad essi dedicati. Dubitiamo che tali parcheggi siano disponibili a tutte le ore del giorno e tali da non ingolfare il sistema commerciale. Relativamente a tali parcheggi (di struttura e di interscambio) nessun accenno è stato fatto in relazione ai flussi di traffico, cioè quale percentuale di flusso di traffico sarà assorbito dall'organizzazione del sistema informativo, nemmeno un accenno, una previsione, uno scenario tale da giustificare se e come tale sistema porterà beneficio ai flussi in entrata. Certo è, che tale previsione di implementazione, assomiglia più ad una promessa elettorale rispetto ai benefici che potrebbe fornire.

Bergamo 11/12/2012

Referenti per contatti:

Arch. Marcello Zenoni

e-mai : mzenoni@gmail.com

mobile :340/2397010

Dott. Brambillasca Pietro

e-mail : pietro.brambillasca@gmail.com

mobile : 3479128044

Sig. Volpi Pierangelo

e-mail : Pierangelo.volpi@yahoo.it

mobile : 3351303266

Via Bressola 10

Bergamo

(32)

Comune di Bergamo
E0184365 12/12/2012

al Sig. Sindaco del
Comune di Bergamo
piazza Giacomo Matteotti n.27
BERGAMO

La sottoscritta, per conto di un gruppo di residenti in Bergamo - quartiere di Longuelo e in merito al Piano Urbano del Traffico - P.U.T. del Comune di Bergamo così come adottato tramite Deliberazione n.346 Reg. G.C. della Giunta del Comune di Bergamo in data 30.10.2012, espone in nome e per conto dei predetti le seguenti

OSSERVAZIONI

da intendersi come efficaci in conformità al disposto degli articoli 9 - 10 della Legge 07.08.1990 n.241.

Con debita premessa di metodo, costituita dalla volontà di formulare il corrente apporto collaborativo in termini estremamente sintetici, nell'auspicio che la diversa " quantità " espositiva rispetto alle pregresse osservazioni in merito al Rapporto Ambientale, alla Sintesi non tecnica e alla proposta tecnica di Piano Urbano del Traffico del Comune di Bergamo di cui all'avviso n.U0029146 P.G. in data 02.03.2012 e a firma del Dirigente della Direzione Mobilità Ambiente e Innovazione - Servizio Mobilità e Trasporti del Comune di Bergamo in data 30.04.2012 giovi invero ad una maggiore comprensibilità e quindi ricettività ad opera del Destinatario, si articolano le seguenti considerazioni.

L'ODIERNO ASSETTO VIARIO DELL'AMBITO URBANO IN ESAME

A. Radiale di connessione NORD - SUD

A.1 vie : Madonna del Bosco - Astino - Vincenzo Bellini.

B. Radiale di connessione EST - OVEST

B.1 vie : Guglielmo Mattioli - Guglielmo Lochis.

C. Interconnessioni verso il centro di Bergamo e/o i Comuni immediatamente contermini :

C.1 direzione Nord - Comuni di Valbrembo, Paladina, Almè, Villa d'Almè (BG) - valli Brembana e Imagna (BG) :

vie Madonna del Bosco - Astino.

C.2 direzione Nord - Ovest - Comuni di Curno, Mozzo e Ponte San Pietro (BG) :

via Longuelo.

C.3 direzione Sud - Ovest - Comuni di Curno e Ponte San Pietro (BG) :

vie Giangiuseppe Brembilla e Briantea - rotonda Pier Antonio Locatelli.

C.4 direzione Sud - porzione Sud di Bergamo e Comune di Treviolo (BG)

vie Giangiuseppe Brembilla e Briantea - rotonda Pier Antonio Locatelli - circonvallazione Leuceriano.

C.5 direzione Sud - Est : semiperiferia Ovest - centro e porzione Sud del Comune di Bergamo :

via Briantea - rotonda Pier Antonio Locatelli - via Giangiuseppe Brembilla.

C.6 direzione Nord - Est : semiperiferia Ovest e centro del Comune di Bergamo :

vie Giangiuseppe Brembilla - del Polaresco - Guglielmo Mattioli - Guglielmo Lochis.

GIORNI FERIALI DA LUNEDI A VENERDI

Fascia oraria 07.00 - 09.00 circa : evidente congestione degli assi stradali di cui ai punti A, B, C.1, C.4, C.5 e C.6 in direzione Bergamo, con continui stadi di ostruzione della percorribilità e formazione di incolonnamenti in accesso e all'interno della rotonda Locatelli.

Fascia oraria 10.00 - 12.00 circa : condizione di relativa scorrevolezza nell'intero assetto viario in questione.

Fascia oraria 12.00 - 13.30 circa : significativo aumento del numero di autoveicoli nelle vie individuate ai punti da C.3 a C.6 di cui sopra, con condizioni di letterale caoticità della mobilità nelle vie Brembilla e del Polaresco in occasione del termine delle lezioni nei plessi scolastici ivi localizzati.

Fascia oraria 13.30 - 15.00 circa : condizione di relativa scorrevolezza nell'intero assetto viario in questione.

Fascia oraria 15.00 - 19.00 circa : evidente congestione dell'intero assetto viario in questione in direzione di uscita dai confini amministrativi di Bergamo, con continui stadi di ostruzione della percorribilità e formazione di incolonnamenti in accesso e all'interno della rotonda Locatelli.

Fascia oraria 19.00 - 07.00 circa : condizione di scorrevolezza nell'intero assetto viario in questione.

GIORNI DI SABATO, DOMENICA E IN GENERALE FESTIVI

Fasce orarie 09.00 - 12.30 e 15.00 - 19.30 circa : evidente congestione degli assi stradali di cui ai punti da C.3 a C.5 di cui sopra in uscita da Bergamo e in direzione del comune di Curno (BG) e, in particolare, delle proprie vie Bergamo ed Enrico Fermi, dove sono ubicati in fregio i molteplici esercizi commerciali di medie e grandi dimensioni di notoria conoscenza per la generalità dei bergamaschi, con continui stadi di ostruzione della percorribilità e formazione di incolonnamenti in accesso e all'interno della rotonda Locatelli, fino, in occasione delle festività natalizie e pasquali, ad un vero e proprio blocco della circolazione.

Nel giorno di Sabato - fascia oraria 12.00 - 13.30 circa si rinnova il fenomeno costituito dal significativo aumento del numero di autoveicoli nelle vie individuate ai punti da C.3 a C.6 di cui sopra, con condizioni di letterale caoticità della mobilità nelle vie Brembilla e del Polaresco in occasione del termine delle lezioni nei plessi scolastici ivi localizzati.

Nel giorno di Domenica, salva la reiterazione dei fenomeni legati all'attrazione dei poli commerciali appena sopra descritti in occasione delle proprie aperture festive, si rileva comunque un costante ed evidente aumento del numero di autoveicoli circolanti lungo le via Briantea, la circonvallazione Leuceriano e la rotonda Locatelli in direzione sia di entrata che di uscita dai confini cittadini nella fascia orarie 10.00 - 12.30 e 15.00 - 19.00 circa.

Si segnala infine la particolarità del fenomeno, rilevabile da ormai almeno n.02 anni e consistente nel saltuario utilizzo delle strade del quartiere di Longuelo immediatamente a Sud della via Mattioli come " nuovo parcheggio alternativo " rispetto agli spazi di sosta attualmente sussistenti, in occasione di eventi che comportano un accesso di frequentatori numericamente consistente presso gli istituti scolastici in fregio alle vie Brembilla e del Polaresco, nonché nel Centro Giovanile omonimo rispetto a tale ultima strada.

IL NUOVO OSPEDALE DI BERGAMO

Alla data odierna sembra deduzione di elementare buon senso ritenere che le considerazioni rinvenibili nella documentazione amministrativa in esame, avente ad oggetto il quartiere di Longuelo costituiscano niente più che mera teoria fino alla concreta e diretta verifica di quanto verrà indotto in materia dall'entrata in piena operatività del nuovo nosocomio di Bergamo e quindi non prima quantomeno del Gennaio - Febbraio 2013.

L'unica previsione degna di una pacifica realisticità risiede nel pressoché scontato peggioramento dei fenomeni indicati nella precedente sezione del presente apporto, in considerazione della localizzazione dell'accesso preferenziale ai parcheggi del plesso ospedaliero in fregio alla circonvallazione Leuceriano, nonché della preannunciata decisa implementazione delle prestazioni sanitarie tecnicamente definite come " day hospital ", con conseguente incentivazione della movimentazione veicolare da e verso il nuovo nosocomio.

IL NUOVO EDIFICATO CONTERMINE ALL'INAUGURANDO PLESSO OSPEDALIERO

Si ritiene che l'unico rimedio fornito della minima efficacia per scongiurare le esternalità dinamiche negative sotto il profilo della mobilità nell'ambito territoriale in esame potrebbe consistere esclusivamente nella limitazione alla circolazione per i soli residenti sia delle vie del quartiere che

del tratto della via Briantea ricompreso tra la rotatoria Locatelli e il confine con il comune di Curno (BG).

Poiché al contrario tale soluzione, per ragioni immediatamente intuitive, non è realisticamente ipotizzabile, residua in merito l'appello all'applicazione del principio di buon andamento della Pubblica Amministrazione nello scongiurare o, quantomeno, limitare all'estrema indispensabilità la previsione di nuovi insediamenti principalmente nelle aree tuttora inedificate a Sud della via Briantea nel territorio cittadino e comunque in immediata adiacenza del nuovo plesso ospedaliero.

Contestuale a tale assunzione di responsabilità in sede di programmazione del territorio risulta essere lo scongiurare dalla data odierna l'affastellamento di destinazioni d'uso (quali ad esempio quelle già in immediata precedenza ricordate nelle vie Brembilla e del Polaresco) che comportino pesante afflusso di utenza esterna al quartiere non solo nell'ambito territoriale appena sopra individuato, ma anche nelle immediate adiacenze Nord di Longuelo (Monastero di Astino) e nel contermine Hinterland, già causa di fenomeni urbanistici e connessi alla mobilità negativi (in primo piano sotto tale profilo si staglia ovviamente il comune di Curno).

In tale ottica, pur in esito a continua sollecitazione, si resta ancora in attesa di riscontrare l'avvio di specifici tavoli di concertazione sovraccomunali riguardo a tali problematiche.

L'AMBITO DI REALIZZAZIONE DELLA NUOVA SCUOLA MARIA MONTESSORI

Dalla lettura della documentazione amministrativa qui in disamina sembra emergere in merito l'intenzione di approntare una verifica particolareggiata delle complessive ricadute sulla porzione Sud del quartiere di Longuelo di tale significativo intervento edificatorio.

Tuttavia si deve inevitabilmente riscontrare come a tale dichiarazione d'intenti si contrapponga in termini concreti, come da recenti notizie di stampa locale, la plastica rappresentazione del procedere in ordine sparso in merito da parte degli Assessorati comunali competenti, con pacifica inottemperanza di fatto del " *(...) continuativo coordinamento tecnico della progettazione esecutiva e della realizzazione sia della scuola e relative opere complementari che delle infrastrutture della mobilità direttamente e/o indirettamente connesse (...)* ", come da Ordine del Giorno 1 n.E0079578 P.G. Collegato alla Delibera di approvazione del P.A. in oggetto n.84 O.d.G. in data 11.06.2012 da parte del Consiglio comunale di Bergamo.

LA CICLOPEDONALITA' E IL TRASPORTO PUBBLICO DI PREVISIONE

Ulteriore scarto tra teoria, seppur lodevole e realtà è costituito dalla ipotesi di una rete ciclabile nell'ambito dell'Hinterland Sud - Ovest in connessione con il quartiere di Longuelo, che dovrebbe condurre ad una significativa riduzione delle problematiche della mobilità già dettagliatamente esposte nelle superiori sezioni.

Nessuna obiezione di principio su tali buone intenzioni, ma, in termini concreti, si ritiene che tale visione, in termini generali poco più che utopica, possa rappresentare per di più un danno per Longuelo e, nello specifico, per la sua porzione a Sud della via Mattioli nel momento in cui, a fronte delle carenze di ricettività e della onerosità di fruizione dei parcheggi del nuovo ospedale di Bergamo, di recente riproposte dalla stampa locale, si desse corso alla creazione " ex novo " di un

collegamento diretto di carattere anche pedonale tra il nosocomio e il quartiere, incentivandone così la funzione di possibile " naturale parcheggio di sfogo " per gli utenti ivi transitanti.

Ciò senza dimenticare la possibilità che infrastrutture di tale natura possano comportare un sovraccarico di impropri frequentatori di provenienza dall'ambito territoriale a Sud della via Briantea anche per gli ipotizzati parcheggi di uso pubblico in adiacenza al centro giovanile del Polaresco.

Alla luce di tali realistiche dinamiche negative si sollecita quindi l'immediata sospensiva di ogni iniziativa amministrativa tesa all'attuazione delle previsioni in questione, comprensiva, per le medesime motivazioni, anche della prefigurazione di nuove linee di trasporto pubblico di collegamento diretto tra il quartiere e il nuovo nosocomio cittadino prima della concreta verifica di cui alla seconda sezione del corrente apporto collaborativo.

LA CORSIA PREFERENZIALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO E LA " ZONA 30 " DI LONGUELO

Con estrema brevità, pur condividendo in merito le preoccupazioni da più soggetti pubblicamente esposte in merito al prevedibile spostamento di nuovi volumi di traffico lungo la via Briantea in caso di attuazione della prefigurata corsia preferenziale tra Longuelo e il centro cittadino tramite via Broseta, non si è indisponibili ad una ripresa del confronto al riguardo qualora se ne presentassero le corrette concrete precondizioni.

Rispetto infine alla più volte preannunciata revisione della cosidetta " Zona 30 ", vigente nelle vie centrali di Longuelo fino dall'anno 2009, si è d'accordo sotto il profilo della correzione delle distorsioni di matrice esecutiva manifestatesi e comprovate, mentre desta decisa perplessità un'ipotesi di sua completa eliminazione, anche in considerazione dell'efficacia disincentivante l'attraversamento del quartiere da parte di flussi veicolari che lo considerino come utile " bypass " della via Briantea tra l'Hinterland e il centro cittadino di Bergamo.

Si depositano le presenti osservazioni tramite n.01 originale e n.01 copia in carta semplice.

Con osservanza.

Bergamo, li 12 Dicembre 2012

Dottoressa Luisanna Pedretti

Luisanna Pedretti

Recapito del destinatario delle comunicazioni ai sensi degli articoli 7 - 8 della Legge 07.08.1990, n.241 : Studio Legale Avv. Marco Ferri - viale Vittorio Emanuele II n.21 - 24121 BERGAMO.

33

Comune di Bergamo
E0184371 12/12/2012

VI.7/1

Spett.le
COMUNE DI BERGAMO
Piazza Matteotti, 27
24122 BERGAMO

Bergamo, 12 dicembre 2012

OGGETTO:	Osservazioni al Piano Urbano del Traffico

I sottoscritti Bonfatti Enrico, residente a Bergamo in Via Bianzana, 44 e Caruso Enzo, residente a Bergamo in Via Papa Ratti, 5 in relazione alla adozione, da parte della Giunta Comunale, del Piano Urbano del Traffico 2012, presentano le proprie osservazioni e suggerimenti.
L'occasione è gradita per porgere i più distinti saluti.

Bonfatti Enrico

Caruso Enzo

Allegato:
Osservazioni alla relazione preliminare presentata dalla Giunta Comunale sul Piano Urbano del Traffico 2012

OSSERVAZIONI ALLA RELAZIONE PRELIMINARE PRESENTATA DALLA GIUNTA COMUNALE SUL PIANO URBANO DEL TRAFFICO 2012

Premessa

Il quartiere di Redona si trova in una posizione molto particolare e strategica per la mobilità di collegamento tra Bergamo e la Val Seriana e tra quest'ultima e la Val Brembana. Proprio per questo è attraversato da imponenti flussi di traffico automobilistico che hanno pesanti conseguenze sulla qualità della vita e sulla sicurezza dei residenti.

D'altra parte il modello di mobilità perseguito – consapevolmente o meno – fino ad oggi, oltre a causare pesanti disagi ai residenti, non garantisce nemmeno un buon servizio ai pendolari. Nelle ore di punta le velocità di circolazione dei mezzi motorizzati privati scendono ben al di sotto dei 10 km/h, al punto che uno spostamento Alzano – Porta Nuova (6 km) richiede, in queste fasce orarie, almeno 45' di viaggio.

Questo risultato che senza eufemismi possiamo definire disastroso è la conseguenza di una miriade di scelte, individuali e collettive – di cui siamo stati e siamo tutti responsabili – che hanno alla base un equivoco di fondo che identifica la mobilità *delle persone* con quella *dei veicoli a motore*, meglio se privati, notoriamente divoratori di spazio libero per poter circolare e parcheggiare. Ne è derivata una "fame di infrastrutture" che non ha fatto altro che incentivare ulteriormente il ricorso a modalità di spostamento inefficienti dal punto di vista spaziale prima ancora che energetico. È quindi con piacere che leggiamo l'incipit della relazione di presentazione del PUT presentata dalla giunta dove testualmente recita (pagina 4) che "la soluzione non è più individuabile esclusivamente in processi di infrastrutturazione".

In effetti Redona è un esempio vivente di questo "fideismo infrastrutturale": gli ingenti sforzi di costruzione di una infrastruttura se non unica sicuramente di eccellenza nel nostro paese quale è la tranvia delle valli non si sono tradotti in un miglioramento delle condizioni viabilistiche e abitative degli spazi del quartiere: i flussi di traffico sono rimasti sostanzialmente inalterati rispetto al 2006 (+ 3% circa sui flussi complessivi di Via Correnti e Via Corridoni) e Redona vive sempre più una cesura tra gli isolati a monte di Via Corridoni e quelli a valle. Inutile dire che nemmeno i pendolari si sono avvantaggiati più di tanto di questa novità: anche se una quota di spostamenti che prima utilizzavano l'auto adesso si serve del tram, i tempi di spostamento in automobile sono ovviamente rimasti quelli precedenti l'inaugurazione di TEB.

Per questo le osservazioni che seguono hanno come punto centrale quello del perseguimento di un migliore sistema di mobilità attraverso un più accorto uso degli spazi pubblici che favorisca la sicurezza e la circolazione di mezzi di trasporto alternativi all'auto privata (e che quindi ne stimoli un aumento di domanda a scapito di quest'ultima), tutti intrinsecamente più rispettosi degli spazi che si trovano ad attraversare e tutti, in un contesto come quello della dorsale di collegamento tra Val Seriana e centro cittadino, potenzialmente in grado di offrire un servizio di trasporto infinitamente migliore di quello che abbiamo attualmente a disposizione.

Ci auguriamo che i prossimi anni vedano un cambio di paradigma nelle gestione della mobilità bergamasca che deve essere improntata a strategie che mirino più alla modifica dei comportamenti collettivi che a politiche basate sul soddisfacimento di una domanda che viene data per scontata e immutabile, pregiudizio clamorosamente smentito dalla recente esperienza di Area C a Milano.

Osservazioni

NB: il testo originale della relazione presentata dalla giunta è in carattere normale. Le aggiunte sono riportate in grassetto. Il testo barrato indica parti dell'originale di cui viene proposta la cancellazione. In carattere *italico* le note a margine delle modifiche richieste.

1.1

Ambito 1 – Controllo e gestione del traffico

PAGINA 6

Il Piano aggiorna inoltre:
il perimetro delle "zone 30", con istituzione di **4 5** nuove zone (Malpensata, Villaggio degli Sposi, Celadina, Zona Via Moroni/Leopardi, **Zona Via Buratti- Papa Ratti – Corridoni – Leone XIII - Grismondi**) ed ampliamento di ~~3~~ **4** zone esistenti (Monterosso, Colognola, Piazza Aquileia, **Via Marzanica**);

La proposta della zona 30 per Via Buratti è un progetto ormai datato che doveva venire realizzato in concomitanza con quello poi portato a termine di Via Marzanica. Venne rimandato a causa della necessità di provvedere al rifacimento dell'impianto fognario della via. Anche il progettato prolungamento della zona 30 di Via Marzanica dall'incrocio con Via Don Gnocchi a quello con Via Gusmini non è mai venuto alla luce.

Riteniamo poi opportuno, vista la sua importanza strategica ai fini di una migliore coesione del tessuto sociale del quartiere, valorizzare l'asse Via Marzanica – Grismondi – Leone XIII – Buratti in quanto su di esso si affacciano numerose realtà significative per la vita del quartiere: scuola elementare, materna, media, oratorio, chiesa parrocchiale, parco Turani, residenze protette per anziani; anche in vista della futura pedonalizzazione di Via Leone XIII è opportuno introdurre misure di traffic calming come quella del limite di 30 km/h.

Siamo anche convinti, vista l'esperienza fatta anche in molte città italiane, della necessità dell'applicazione di questo limite alla principale arteria urbana di ingresso alla città, quale è Via Corridoni, anche in considerazione del fatto che il limitrofo Comune di Torre Boldone ha operato su questa arteria significativi interventi finalizzati a ridurre le velocità di punta del traffico che, è ormai dimostrato da innumerevoli casi in tutta Europa, non ha significative ricadute sui tempi di percorrenza, mentre ne ha di importanti sulla riduzione dell'incidentalità stradale.

5.3

Intermodalità e Trasporto Pubblico Locale

PAGINA 37

Le azioni individuate in questo ambito puntano a favorire l'integrazione dei diversi sistemi di mobilità, ampliando la gamma di offerta e orientando l'utenza verso le scelte di spostamento più sostenibili.

Il Piano affronta il tema della dotazione infrastrutturale dei poli di interscambio auto privata-bus e multimodali,valorizzando in particolare l'assetto del Polo Intermodale Marconi previsto nel periodo di riferimento e lo sviluppo corridoi di qualità per il TPL lungo le principali direttrici di penetrazione in città **adottando le strategie più opportune per rendere quest'ultimo concorrenziale con l'auto privata in termini di tempi di percorrenza e di orari di servizio reperendo risorse attraverso leve tariffarie (maggiore incisività delle tariffe di parcheggio e accentuazione dei differenziali tariffari tra parcheggi centrali e periferici) e viabilistiche (preferenziazione semaforica e stradale e modifiche agli attuali percorsi delle linee del Trasporto Pubblico a servizio delle aree di interscambio al fine di ridurre tempi e distanze di percorrenza tra queste e il centro cittadino). I maggiori proventi verranno utilizzati per finanziare modalità di spostamento alternative all'automobile privata.**

Vista la cronica carenza di fondi, aggravata anche dall'attuale crisi economica, pensiamo che sia necessaria l'adozione di scelte difficili ma che alla lunga si rivelano vincenti allo scopo di migliorare l'offerta di modalità di trasporto alternative all'auto delle quali il trasporto pubblico locale è componente, anche se non unica, essenziale. Pensiamo che sia quindi venuto il momento di considerare l'effettivo valore dello spazio pubblico e quindi i costi che un suo utilizzo poco efficiente comporta, premiando le scelte di viaggio che ne fanno un uso accorto e rispettoso della vita e della socialità urbana.

PAGINA 43

Nuovo capitolo 5.3.5

Nonostante l'inaugurazione della Tranvia delle Valli abbia modificato in maniera significativa le scelte di spostamento di chi si muove sull'asse della bassa Valle Seriana (circa il 12% dell'utenza TEB proviene dall'auto privata) i flussi di traffico in entrata e uscita lungo quella direttrice non si sono sostanzialmente modificati, registrando anzi un lieve incremento. Questo a causa degli effetti di induzione del traffico posti in essere dalla maggiore disponibilità di spazio venutasi a creare in conseguenza della inaugurazione della linea. Viene quindi da chiedersi se non sia opportuno sperimentare un diverso schema di viabilità lungo l'asse Val Seriana – Centro città che, dirottando il traffico su via Correnti, stimoli uno shift modale massiccio, duraturo e non annullabile dagli effetti di induzione del traffico.

In concomitanza di queste modifiche viabilistiche diventa necessario potenziare i servizi di TPL – in particolare TEB – lungo la direttrice per assorbire l'inevitabile incremento di domanda. Per fare questo si possono reperire risorse attraverso diverse politiche di tariffazione dei parcheggi e della viabilità, ma al momento è prioritario valutare la fattibilità di un siffatto schema di organizzazione della mobilità da e per la bassa Valle Seriana, che potrebbe venire applicato in singole giornate a titolo sperimentale – e quindi a costi molto contenuti – per valutarne gli effetti e modularne i dettagli.

Ai fini di tale progetto è auspicabile,anche se non indispensabile, trovare delle forme di collaborazione con i Comuni della bassa Valle Seriana.

Questa proposta nasce dalla necessità di non sprecare le potenzialità della nuova linea tranviaria: infatti, anche se l'utenza TEB è costituita da spostamenti che in percentuale significativa (12%) utilizzavano in precedenza l'automobile, il fatto di non aver apportato delle modifiche viabilistiche che scoraggiassero il ricorso all'automezzo privato ha nel medio periodo azzerato gli effetti benefici di TEB sulla congestione. Ora, dall'indagine su origine e destinazione dei flussi del 2006 (non più aggiornata), sembra che la capacità di assorbimento potenziale di TEB sia, rispetto a questi spostamenti, molto più alta ed equivalente o maggiore a quella dei flussi che attualmente percorrono Via Corridoni. Per un'analisi approfondita della situazione si veda il pdf disponibile su http://db.tt/SSm4DEKB.

5.4.1

Interventi per la mobilità ciclabile

PAGINA 43

In coerenza con gli indirizzi strategici di sviluppo della rete delineati dal PGT, il Piano individua le principali aste "di cerniera" per l'interconnessione e il completamento della rete ciclabile esistente Tali indirizzi costituiranno le basi per lo sviluppo nella fase di gestione del PUT di un piano particolareggiato dedicato ("Bici Plan") per la programmazione degli investimenti e la calendarizzazione dei lavori.
Le aste di cerniera e i percorsi di raccordo individuati sono in totale ~~29~~ 30 come riportati in figura e tabella seguente. Per dettagli cartografici si rimanda all'allegato 6.1.

PAGINA 45

30	**Proposta di Raccordo**	**Redona Via Suardi**	**Scuola Pascoli, Torre del Galgario**

In considerazione del fatto che Via Corridoni e Via Suardi nel tratto compreso tra Torre del Galgario e Via Legrenzi sono caratterizzate, nelle ore di punta, dalla costante presenza di auto in sosta abusiva sul lato destro in direzione centro città che costituiscono un pericolo e un serio ostacolo alla circolazione, sarebbe opportuno sfruttare meglio quello spazio per garantire un collegamento ciclabile diretto da Redona per il centro città. Attualmente infatti per raggiungere il centro pedalando in sicurezza bisogna utilizzare percorsi molto tortuosi che di fatto non hanno nessuna utilità pratica (per es. Via Leone – Bertsch – Berlese – sottopasso – Via Legrenzi – Ciclabile Esselunga – Via Borgo Santa Caterina – Parco Suardi – Via Pignolo) in quanto allungano le distanze e presentano molti punti di attraversamento di importanti flussi di traffico. Il tratto di percorso ciclabile che si verrebbe a creare sottraendo spazio alla sosta abusiva verrebbe a saldarsi con il tratto ciclopedonale che va dalla Torre del Galgario fino alla ZTL di Via Pignolo. A monte il percorso ciclabile può venire prolungato sfruttando le vie Bertsch e Berlese, istituendo una corsia ciclabile contromano per chi proviene dal centro, che andrebbe a saldarsi con il tratto di ciclabile già esistente che unisce Via Gusmini alle scuole elementari. Sul tratto antistante la ex FOB (Esselunga) sarebbe opportuno utilizzare parte dello spazio così recuperato per destinarlo a piazzola di carico e scarico e a parcheggio disabili.

5.5.1
Andamento dell'incidentalità dal 2006 al 2010 e indicazioni di intervento

PAGINA 50

- Punto 1 "Via Autostrada" sono stati elaborati progetti di intervento già compresi nel PUM
- **Punto 7 "Via Corridoni": si rende necessaria l'istituzione del divieto di svolta a sinistra all'incrocio con Via Legrenzi sia per i flussi provenienti dal centro cittadino che per quelli provenienti da Viale Giulio Cesare mediante la posa di cordoli spartitraffico sulla linea di mezzeria**
- Punto 8 "Borgo Palazzo": si rende necessaria la revisione dell'impianto semaforico e del relative fasi;
- Punto 12 "Via Carducci/Via Leopardi" viene proposta la realizzazione di una corsia di immissione da Via Leopardi" su Via Carducci per l'inserimento del traffico.

L'incrocio in questione è un punto di notevole pericolosità teatro negli ultimi anni di più di qualche incidente, tutti per fortuna senza gravissime conseguenze. Anche in considerazione del fatto che molti dei veicoli che compiono manovre di svolta a sinistra in questo incrocio utilizzano in modo improprio gli spazi pubblici del quartiere per bypassare il rondò delle valli, pensiamo che sia senz'altro auspicabile cercare di ostacolare queste abitudini che hanno pesanti ricadute negative sulla qualità della vita urbana.

Bergamo, 12 dicembre 2012

Bonfatti Enrico
Caruso Enzo

(34)

Comune di Bergamo
E0184406 12/12/2012

Ill.mo Signor SINDACO
di BERGAMO
Dott. Franco TENTORIO

Bergamo, 11 dicembre 2012

Oggetto: Osservazioni al Piano Urbano del Traffico di Bergamo

Il Comitato di Quartiere di Boccaleone, qui rappresentata dalla Presidente Sig.ra Giliola Pozzi (e-mail: cdqboccaleone@gmail.com)

vista
la deliberazione della Giunta Comunale n. 346 Reg. G.C. del 30.10.2012 con la quale la Giunta Comunale ha adottato l'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico;

esaminati
gli elaborati costituenti il Piano Urbano del Traffico depositati;

sentiti
i residenti ed i rappresentanti di diverse realtà del Quartiere

presenta
le seguenti osservazioni.

Osservazione n. 1
Bike Sharing – si chiede l'istituzione di n. 2 aree da adibire a ciclo-stazioni, una da reperirsi nell'abitato di Boccaleone ed una da reperirsi nell'abitato della Clementina

Osservazione n. 2
Zona 30 – si chiede l'ampliamento della zona esistente includendo la via Boccaleone tratto tra via Beata Capitanio e via Gasparini

Osservazione n. 3
Interventi per la sicurezza della circolazione pedonale – si chiede di dotare il passaggio pedonale sulla via Gasparini di fronte al parco Gasparini-Lunga (oggetto dell'incidente mortale dicembre 2008) di semaforo a chiamata

Osservazione n. 4
Interventi per la calmierazione della velocità del traffico in transito – si chiede che i 2 semafori per gli attraversamenti pedonali in sicurezza posti sulla via Gasparini all'altezza della ex caserma Flores ed in prossimità del campetto di calcio di

Campagnola, vengano riattivati sulla funzione di tutto rosso con veicoli in transito a velocità maggiore di 50 km/h

Osservazione n. 5
Eliminazione dal quartiere del traffico di attraversamento – si chiede l'attivazione e la conseguente esplicitazione di una precisa strategia che porti benefici concretamente documentabili sugli abitati di Boccaleone e della Clementina

Osservazione n. 6
Ripartizione del traffico di penetrazione alla città dalla zona sud – si chiede la verifica su tutti e quattro gli assi costituiti da via San Bermardino (Colognola), via Zanica (Malpensata), via per Orio (Campagnola) e via Lunga (Boccaleone) dei rapporti flussi/capacità nelle ore di punta e la dimostrazione che l'attuale scelta di limitazioni di transito oggi esistente produca una corretta distribuzione dei flussi o esista altra alternativa praticabile

Osservazione n. 7
Mobilità ciclabile tra il quartiere e l'esterno – si chiede che gli elaborati individuino e citino esattamente quali nuove interconnessioni sono previste per sanare i collegamenti mancanti tra i percorsi esistenti interni al quartiere con le realtà immediatamente limitrofe quali l'area attorno alla Fiera e verso Seriate, via Borgo Palazzo, il Polo Scolastico/Sanitario di via Gavazzeni-Europa

Osservazione n. 8
Aree interscambio trasporto privato/pubblico – si chiede di dettagliare (ed ubicare) cosa si intende per realizzazione di nuova area di interscambio in prossimità della Fiera, quale destinazione viene affidata al parcheggio già attualmente esistente, quale verifica è stata fatta sui tempi di attesa attuali del sistema di trasporto pubblico attualmente afferente al nodo proposto e quale grado di attendibilità di successo ha la soluzione proposta

Distinti saluti

La Presidente
del Comitato di Quartiere di Boccaleone
Giliola Pozzi

All.: condivisione dell'allegata lettera del Coordinamento dei Comitati corredata dal "Manifesto per una Bergamo Sostenibile"

PIANO URBANO DEL TRAFFICO E PARTECIPAZIONE

Il procedimento per l'adozione del **Piano Urbano del Traffico (PUT)** del Comune di Bergamo prevede la possibilità di presentare osservazioni nel periodo di trenta giorni dalla sua pubblicazione.

Dopo l'avvio del procedimento (marzo 2011) e l'adozione del PUT da parte della Giunta (ottobre 2012) il documento è stato pubblicato in data **13/11/2012**. Entro il 12 dicembre 2012 cittadini e associazioni potranno depositare osservazioni al piano medesimo.

Venti mesi per definire il documento, trenta giorni ai cittadini per esercitare la partecipazione.

Riteniamo che si sia persa un'altra occasione per tentare di colmare la profonda distanza che ormai separa la politica e l'amministrazione della città da chi ci abita e lavora.

Il processo di coinvolgimento dei cittadini alla "gestione" del territorio è certo faticoso e non semplice, ma è possibile e praticabile, così come hanno dimostrato esperienze realizzate anche nel nostra Paese, persino nella nostra provincia.

- Un processo che richiede l'abbandono di procedure formali e ormai prive di alcun contenuto di democrazia reale.
- un processo che richiede coraggio, costanza e fiducia nella capacità dei cittadini di essere protagonisti e di avere cura della propria città.
- Un processo indispensabile soprattutto nelle trasformazioni urbane e in progetti che hanno impatto elevato sulla qualità della vita e che hanno estrema attinenza con il vincolo di uno sviluppo sostenibile e di tutela dei beni comuni (suolo, aria, acqua, sistema agro ambientale).

Nel *"Manifesto per una Bergamo sostenibile"* presentato dal Coordinamento dei Comitati e Associazioni dei quartieri nel convegno del 19 maggio scorso all'Auditorium del Provveditorato, indicavamo strade nuove e credibili per dare un senso vero alla "partecipazione":

"...Il cittadino deve essere messo in grado di conoscere e comprendere in modo chiaro, semplice, trasparente e diffuso, obiettivi e logiche delle trasformazioni urbanistiche che vengono proposte sin dall'inizio dei procedimenti."

e ancora

"L'Amministrazione deve costruire un processo innovativo di partecipazione con regole e procedure condivise. I cittadini hanno il diritto/dovere di contribuire a disegnare la propria città (Cittadinanza attiva)..."

MANIFESTO PER UNA BERGAMO SOSTENIBILE

Il territorio che abitiamo appartiene a tutti: vogliamo un futuro della città fondato non su interessi particolari ma sulle aspirazioni collettive dei cittadini di oggi e dei cittadini del domani.

Il "nostro" territorio e la "nostra" città sono in uso temporaneo a noi cittadini di oggi, per conto delle future generazioni; devono essere gestiti in quest'ottica e non concepiti come un insieme di proprietà e di interessi particolari (legittimi ma parziali) da cui trarre il massimo profitto economico. Le trasformazioni urbanistiche spesso si sono rivelate miopi nel tempo, se non addirittura in aperto contrasto con i bisogni della collettività mentre c'è forte esigenza di scelte lungimiranti. Un esempio su tutti per Bergamo: come sarebbe ora la città, dal punto di vista urbanistico, economico e sociale se in passato non si fosse scelto di creare il "Parco dei Colli"?

Il territorio che abitiamo è la nostra ricchezza ed è un patrimonio finito: ogni sua trasformazione deve essere operata in modo attento e parsimonioso

L'ambiente e il contesto urbano in cui viviamo sono elemento fondamentale della qualità della vita. Il suolo, l'aria, l'acqua, il sistema agro ambientale nel loro insieme rappresentano beni finiti e si fondano su equilibri delicati, da preservare e tutelare. Per porre un freno all'involuzione sociale e urbanistica della città occorre assumere l'obiettivo e il vincolo della sostenibilità: fermare il consumo di territorio, tutelare le aree verdi ed agricole dentro e attorno alla città, ricreare le condizioni ambientali di tutela della salute dei cittadini, ripensare il modello di mobilità.

L'informazione è un nostro diritto: vogliamo trasparenza nelle decisioni

Il cittadino deve essere messo in grado di conoscere e comprendere in modo chiaro, semplice, trasparente e diffuso, obiettivi e logiche delle trasformazioni urbanistiche che vengono proposte sin dall'inizio dei procedimenti. I cittadini non sono un incidente o un fastidio nel processo decisionale. In alcune sue disposizioni l'Unione Europea ha sancito il diritto irrinunciabile dei cittadini ad essere informati su progetti e programmi di trasformazione del territorio e gestione dei beni comuni, stimolando in tal modo esperienze positive di urbanistica partecipata che hanno coinvolto diverse amministrazioni locali, anche nel nostro Paese.

La partecipazione è fatta di azioni concrete: vogliamo costruire insieme i progetti che riguardano la trasformazione del nostro territorio

La partecipazione dei cittadini alla "gestione" del territorio lo rende protagonista e favorisce una "cura" dei luoghi realizzabile solo da chi li abita. L'Amministrazione deve costruire un processo innovativo di partecipazione con regole e procedure condivise. I cittadini hanno il diritto/dovere di contribuire a disegnare la propria città (cittadinanza attiva), tale funzione non può essere prevalentemente attribuita a chi intende soprattutto trarre vantaggio economico dalle trasformazioni territoriali. Il percorso partecipativo non si deve limitare ad affrontare gli aspetti decorativi di un progetto o i dettagli dell'organizzazione di uno spazio pubblico, ma deve seguire il progetto in tutte le sue fasi, preparatoria e progettuale, decisionale ed esecutiva.

Marzo 2012

Coordinamento dei Comitati e associazioni dei quartieri:

Comitato Santa Lucia, Comitato per la tutela del Parco Suardi e degli Orti di San Tomaso, Associazione Città Alta e Colli di Bergamo, Comitato per Redona, Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo, Comitato Aeroporto di Bergamo, Comitato di Quartiere di Campagnola, Comitato Quartiere Malpensata, Comitato di Via Rumpinelli, Comitato Parco Agricolo Ecologico, Associazione Colognola per il suo futuro, Comitato Quartiere Carnovali, Comitato di quartiere di Boccaleone.

Aderiscono Legambiente Bergamo e Italia Nostra Bergamo

Proponiamo questi valori a tutti i cittadini, agli organismi associativi ed alle forze politiche con l'auspicio che trovino generale condivisione e rappresentino elementi di continuità nel tempo, attraverso amministrazioni diverse della città e tempi di evoluzione che vanno oltre i singoli mandati elettorali.
Chiediamo all'Amministrazione e alle forze politiche di manifestare con chiarezza le proprie posizioni ai cittadini, facendone conseguire scelte coerenti.

http://www.comitatiquartierebergamo.it - info@comitatiquartierebergamo.it

La procedura adottata per delineare un fondamentale strumento urbanistico, quale il PUT, non assomiglia minimamente a quanto da noi auspicato e poco importa se, formalmente, ha rispettato obblighi e norme procedurali.

Se rimane profonda la nostra delusione nel constatare mancanza di volontà nell'avviare nuove forme e modalità di rappresentanza e partecipazione, confermiamo la nostra altrettanto profonda volontà di richiamare questa e le future Amministrazioni ai principi e valori del *"Manifesto per una Bergamo sostenibile"*.

Coordinamento dei Comitati e Associazioni dei quartieri di Bergamo

27 novembre 2012

35

Comune di Bergamo
E0184434 12/12/2012

Al SINDACO
del COMUNE DI BERGAMO
Piazza Matteotti, 27

Bergamo, 12.12.2012

OGGETTO: **Osservazioni a Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico 2012**

Premessa

In qualità di comitati sottoscrittori delle presenti osservazioni, prima di affrontare nel merito i contenuti del PUT, riteniamo necessario evidenziare, concordemente al Coordinamento dei Comitati e delle Associazioni di Quartiere di Bergamo al quale aderiamo, che Il Piano Urbano del Traffico di una città è un documento fondamentale per la qualità della vita dei cittadini che vi abitano e per quanti vi lavorano. Nel "Manifesto per una Bergamo sostenibile", che abbiamo sottoscritto e presentato pubblicamente nella primavera di questo anno (**allegato n. 2**), sottolineavamo l'Importanza di assumere l'obiettivo e il vincolo della "sostenibilità" per porre freno alla involuzione sociale ed urbanistica della città, anche ripensando il modello di mobilità. Ogni progetto che comporta importanti conseguenze sulla vita dei cittadini richiederebbe poi modalità che garantiscano la più ampia partecipazione e il confronto con i cittadini, in un'ottica di "cittadinanza attiva".
Nell'ambito di questi valori di riferimento, dopo aver preso atto delle procedure adottate per l'approvazione del PUT, i nostri due comitati, concordemente al Coordinamento dei Comitati e Associazioni di Quartiere intendono esprimere la posizione contenuta nel documento che vi trasmettiamo in **allegato n. 1**.
Nonostante, come evidenziato in tale documento, la non condivisibilità delle procedure adottate e dei tempi ristretti concessi ai cittadini dall'amministrazione riteniamo comunque opportuno avanzare le seguenti osservazioni, riservandoci di presentare nel prossimo futuro eventuali integrazioni più dettagliate e complete.

Osservazioni

Paragrafo	Proposta od osservazione
5.1.9 Classificazione delle Strade	La bretella a sud di Colognola, che collega Via Stezzano con Via Grumello, è definita strada extra-urbana secondaria. Dal momento che attraversa il PLIS del Parco Agricolo Ecologico si propone che, previo accordo con la Provincia, venga utilizzata per la realizzazione di barriere ecologiche fono-assorbenti e anti-inquinamento realizzate tramite piantumazione di idonee specie arboree nelle fasce di rispetto. Tali barriere dovranno essere realizzate con l'intervento di agronomi qualificati e dovranno realizzare lo stato dell'arte ed un'eccellenza per la città.
5.1.9 Classificazione delle Strade	La connessione con l'aeroporto è definita strada extra-urbana principale, ma non esiste alcun accenno a nuovi parcheggi per l'aeroporto o ad altre modalità di connessione di trasporto pubblico con esso. Si propone che sia inserito nel PUT il progetto di collegamento ferroviario tra la stazione e l'aeroporto Michelangelo Merisi attualmente allo studio da parte di TreNord e che tale progetto sia sottoposto ad un programma partecipativo da parte della popolazione. Si richiede inoltre che nel PUT sia chiaramente definito che eventuali nuovi parcheggi destinati al servizio aeroportuale non potranno per nessun motivo comportare ulteriore consumo di suolo.

5.2.2 Sviluppo della mobilità elettrica	Si prende atto delle buone intenzioni. Si richiede che questo paragrafo sia maggiormente dettagliato con esempi concreti, con valutazioni economico/finanziarie e con un programma verificabile.
5.3.2 Nuove aree di interscambio 1. Via Baioni (in relazione alla realizzazione del previsto impianto di risalita)	In quella zona sono presenti gli ultimi terrapieni di controscarpa integri delle Mura Venete. Si propone di inserire una nota circa l'obbligatorietà della loro salvaguardia come condizione prioritaria per qualsiasi progetto di risalita e di area di interscambio.
5.3.2 Nuove aree di interscambio 2. Zona Fiera	In quella zona esistono sia aree della Cintura Verde che il grande parcheggio a raso scarsamente utilizzato della Fiera e non viene definito in quali aree il nuovo interscambio dovrà essere ubicato. Inoltre a proposito di questa area di interscambio nella VAS [3.7.1.1. Parcheggi di interscambio] si fanno affermazioni che sono tutto tranne che formulazioni di tutela ambientale. Si richiede che nel PUT sia chiaramente definito che eventuali nuovi parcheggi destinati a questa area di interscambio dovranno essere concordati con l'Ente Fiera, che dovranno essere realizzati tramite multipiano dove già esistono parcheggi a raso e che non potranno per nessun motivo comportare ulteriore consumo di suolo.
5.3.2 Nuove aree di interscambio 4. Area Ex-Gasometro	Si richiede che siano definite meglio sia le modalità di bonifica che la realizzazione degli attraversamenti ciclo-pedonali alla ferrovia, in particolare all'incrocio tra via Don Bosco e via Bonomelli. Il PUT non costituisce l'ambito meglio dedicato in cui richiedere un "Piano d'Area" relativo anche alla limitrofa Via Quarenghi. Però questo piano è necessario prima di procedere alla definizione di un progetto di interscambio e se ne formula pertanto richiesta.
5.3.2 Nuove aree di interscambio	La recente richiesta SACBO di realizzare 5500 (cinquemilacinquecento) nuovi parcheggi a raso in testa all'aeroporto nelle aree del legalmente decaduto Piano Norma 16 non viene minimamente considerata, a maggior riprova di come questa proposta sia estranea ad ogni vera programmazione e di come, se approvata dalla Pubblica Amministrazione, verrebbe a costituire una procedura "golpista" ed un oggettivo asservimento non solo al "privato che ci mette i soldi", ma addirittura al "privato che vuole monetizzare". Inoltre costituirebbe una rinuncia, di fatto definitiva, a collegare l'aeroporto ad una rete organica di servizi pubblici con la messa in opera di un modello di sviluppo basato sulla massimizzazione dei consumi su gomma semplicemente inaccettabile; le aree in questione sono quelle della Cintura Verde della città e la loro trasformazione con procedura "golpista" in parcheggi a raso significherebbe farsi fautori del peggiore sviluppo possibile. Si richiede che questa proposta venga rigettata con decisione dalla Pubblica Amministrazione in quanto incompatibile ed estranea agli interessi della popolazione residente.

5.4 Interventi per la mobilità ciclabile	A parte due proposte di raccordo [13 - Via Grumello con Via Madonna dei Campi e 15 - Via San Pietro ai Campi con Via Minali] sono totalmente assenti proposte relative alla realizzazione di piste ciclabili per la fruibilità del Parco Agricolo Ecologico. Si richiede in primo luogo che venga completato il tratto centrale, ancora sconnesso e recentemente transennato da un proprietario terriero, della pista ciclo-pedonale Colognola – Grumello che si snoda centralmente attraverso il parco lungo la carrareccia Via Bassa, storicamente di uso pubblico. Inoltre si richiede che si ponga rimedio a questa lacuna inserendo nel PUT una citazione riguardo al Tavolo Partecipativo in fase di organizzazione da parte dell'Assessorato all'Ambiente del Comune di Bergamo con le realtà del territorio per la realizzazione del PLIS del Parco Agricolo Ecologico e che tale citazione demandi espressamente la programmazione di nuovi interventi per la mobilità ciclabile nel PLIS agli esiti di questo Tavolo Partecipativo.
5.5.1 Andamento dell'incidentalità dal 2006 al 2010 e indicazioni di intervento	Si nota come venga seraficamente rimarcato che la connessione tra Asse Interurbano ed aeroporto è un asse caratterizzato da uno dei maggiori indici di incidentalità (Gravità 2 = 150 ÷ 399 media pesata nel 2010), insieme ai limitrofi Asse Interurbano SS 671 (Gravità 1 > 400) e Rotatoria Autostradale e Circonvallazione Mugazzone (Gravità 3 = 50 ÷ 149 e Gravità 2 = 150 ÷ 399). Si rimarca come non vengano effettuate proposte di mitigazione e come questo costituisca un grave limite del PUT. Si rimarca inoltre che, nel caso di realizzazione di nuovi parcheggi intorno all'aeroporto, questi indici siano destinati a peggiorare. Si richiede che vengano effettuate proposte concrete di mitigazione dell'incidentalità e che non si realizzi alcuna opera che comporti incrementi di traffico fino a quando la mitigazione dell'incidentalità non sarà operativa.
All.3 - Indagine flussi veicolari	Si rimarca come la connessione stradale verso l'aeroporto non sia stata considerata, nè per i flussi di traffico, né per le richieste di sosta. Si richiede che ne venga esaminato il flusso di traffico e che questo sia inserito nel PUT.
All.4 - Risultati indagini trasporto pubblico locale	Risultano inesistenti le indagini relative al trasporto pubblico extra-comunale. Si richiede che siano effettuate ed inserite nel PUT per la loro evidente interazione con esso..
All.5 - Analisi livelli incidentalità in ambito urbano	Risulta inesistente una mappatura dei luoghi più pericolosi. Si richiede che sia inserita nel PUT per porvi rimedio..
VAS Rapporto ambientale	Si nota come la Valutazione Ambientale Strategica sia l'unica parte del PUT in cui si citano i nuovi parcheggi dell'aeroporto. In generale i parcheggi 3.7.1.1. e 3.7.1.3. della VAS del PUT risultano i documenti dove si fanno le proposte più discutibili dal punto di vista ambientale. Si ritiene che debbano essere completamente riformulati, soprattutto se si considera che la VAS dovrebbe essere un documento di tutela ambientale. non il contrario.

VAS Rapporto ambientale 3.7.1.1. Parcheggi di interscambio - Parcheggio di interscambio Colognola (P1i) Il primo è previsto a valle del centro abitato di Colognola ed è destinato agli automezzi privati provenienti da sud, in modo da impedire il loro accesso al quartiere, oggi congestionato in modo consistente.	Si tratta della stessa argomentazione usata per la fallimentare bretella a sud di Colognola che ha compromesso parte delle aree agricole del PLIS senza svolgere la funzione prevista, che riprodurrebbe la stessa situazione.. Si chiede che questo punto sia cancellato e che sia riformulato solo dopo la definizione di un idoneo e decisionale Tavolo Partecipativo con la popolazione residente quale quello in fase di organizzazione da parte dell'Assessorato all'Ambiente del Comune di Bergamo con le realtà del territorio per la realizzazione del PLIS del Parco Agricolo Ecologico.
VAS Rapporto ambientale 3.7.1.1. Parcheggi di interscambio - Parcheggio di interscambio Scalo Aeroportuale (P2i) - Il parcheggio sarà a servizio dello scalo aeroportuale di Orio al Serio, di cui potenzierà l'offerta di sosta già esistente e sarà collegato alla fermata di attestazione del collegamento aeroporto - stazione FS.	Si ritiene che questo punto, privo anche di una congrua descrizione dettagliata, sia semplicemente inaccettabile. Si chiede che questo punto sia cancellato e che sia riformulato solo dopo la definizione di un idoneo e decisionale Tavolo Partecipativo con la popolazione residente quale quello in fase di organizzazione da parte dell'Assessorato all'Ambiente del Comune di Bergamo con le realtà del territorio per la realizzazione del PLIS del Parco Agricolo Ecologico.
VAS Rapporto ambientale 3.7.1.1. Parcheggi di interscambio Allo stesso modo la fermata ferroviaria di Stezzano, benché localizzata al di fuori del confine comunale (in quanto ricadente nel territorio del confinante Comune di Stezzano) rende la localizzazione di un parcheggio di interscambio particolarmente efficiente e di servizio ed utilità per l'intero sistema cittadino oltre che intercomunale.	Il non considerare l'esistenza del PLIS del Parco Agricolo Ecologico costituisce una grave lacuna che rende obsoleta e superata questa Valutazione Ambientale Strategica al momento stesso della sua pubblicazione. Si chiede che questo punto sia cancellato e che sia riformulato solo dopo la definizione di un idoneo e decisionale Tavolo Partecipativo con la popolazione residente quale quello in fase di organizzazione da parte dell'Assessorato all'Ambiente del Comune di Bergamo con le realtà del territorio per la realizzazione del PLIS del Parco Agricolo Ecologico.
VAS Rapporto ambientale 3.7.1.1. Parcheggi di interscambio - Parcheggio di interscambio Nuova Fiera (P2i) Il parcheggio è previsto in corrispondenza della nuova fermata prevista lungo il raccordo ferroviario dalla stazione FS all'aeroporto di Orio al Serio e risulta integrato al nuovo sviluppo del Polo Fieristico promosso dallo specifico Ambito di Trasformazione del Documento di Piano. Il Parcheggio si configura come vero e proprio "Park and ride" per l'accesso al centro cittadino e si rende complementare con il servizio di supporto agli eventi fieristici.	Si tratta dell'area della Cintura Verde ubicata davanti al convento delle Clarisse. Il già esistente parcheggio della Fiera viene ignorato, anzi si propone di allargarlo in nome di un non meglio programmato raccordo ferroviario per l'aeroporto, attualmente assai incerto. Si chiede che questo punto sia cancellato. Si richiede che nel PUT sia chiaramente definito che eventuali nuovi parcheggi destinati a questa area di interscambio dovranno essere concordati con l'Ente Fiera, che dovranno essere realizzati tramite multipiano dove già esistono parcheggi a raso e che non potranno per nessun motivo comportare ulteriore consumo di suolo. Si richiede che sia organizzato a tale proposito un Tavolo partecipativo e che esso sia coinvolto nella progettazione del futuro raccordo ferroviario per l'aeroporto.
VAS Rapporto ambientale 3.7.1.1. Parcheggi di interscambio - Parcheggio di interscambio Europan (P2i) Il parcheggio, previsto anche a supporto delle funzioni insediate con le trasformazioni dell'Europan e della Ex Fervet, integra quello della Nuova Fiera e sarà collegato alla fermata ferroviaria prevista lungo la tratta Bergamo-Lecco in previsione della predisposizione del sistema di trasporto metropolitano.	Si rimarca come sia poco credibile citare il progetto Europan, ormai ceduto ai privati, come motivazione per realizzare un nuovo parcheggio a raso. Si rimarca anche che il parcheggio già esistente alla Celadina ai confini con Gorle e Seriate, perennemente vuoto, è stato recentemente messo in vendita dalla Pubblica Amministrazione. Si chiede che questo punto sia cancellato e che sia riformulato solo dopo la definizione di una effettiva programmazione da parte del Comune per queste aree. Si richiede che questa programmazione passi attraverso un percorso partecipativo.

VAS Rapporto ambientale 3.7.1.1. Parcheggi di interscambio - Parcheggi di interscambio Nodo Porta Sud (P2i) Nell'Ambito Strategico relativo alla riqualificazione di Bergamo Sud, all'interno dei diversi comparti di trasformazione, sono previste due tipologie di parcheggio,alle quali sono assegnate funzioni differenti. Un primo parcheggio di accumulo è stato localizzato in posizione più esterna, verso l'asse interurbano. Una seconda struttura di attestazione è collocata nelle vicinanze dell'attuale circonvallazione e graduerà l'accesso al polo intermodale. La collocazione più interna del parcheggio rispetto alla struttura precedentemente descritta ne sottolinea il minore rango ed il ruolo di recettore dei flussi locali derivanti principalmente dall'asta della circonvallazione urbana. Una terza struttura di attestazione, collocata in prossimità del polo intermodale, sarà direttamente connessa con la stazione ferroviaria, con la stazione autolinee, con la rete tranviaria delle valli e urbana di previsione e con gli altri mezzi pubblici urbani ed assume un ruolo più legato al bacino di prossimità e del quartiere.	Si rimarca come Porta Sud spa sia in liquidazione e come il polo delle cliniche stia attualmente realizzando un grande parcheggio asfaltato a raso dietro le loro sedi a proprio esclusivo servizio, senza alcuna mitigazione ambientale e senza alcun rispetto ecologico per l'adiacente torrente Morla. Si rimarca come tutte queste affermazioni risultino più inverosimili che superate. Si chiede che questo punto sia cancellato, che sia riformulato solo dopo la definizione di una effettiva programmazione da parte del Comune per queste aree e che questa programmazione si svolga attraverso un percorso partecipativo. Si richiede che il Comune interrompa la concessione di licenze edilizie per opere che comportano sperpero di suolo ad esclusivo vantaggio di interessi privati.
VAS Rapporto ambientale 3.7.1.3. Collegamenti con Città Alta Il Documento di Piano conferma la previsione della risalita verso Città Alta da via Baioni, in corrispondenza del parcheggio pubblico previsto in prossimità della greenway del Morla attraverso una nuova funicolare sotterranea che dovrebbe uscire sotto piazza Cittadella o nelle sue prossimità.	Si rimarca che anche qui è totalmente assente ogni riferimento alle opere ausiliarie delle Mura Venete tuttora preservate quali sono i terrapieni di controscarpa. Viene il dubbio che non siano state considerate per la pura e semplice ignoranza della loro esistenza. Si ritiene indispensabile e si propone di inserire un chiaro riferimento alla necessità di preservarle.
VAS Rapporto ambientale 3.8. Il Piano Urbano della Mobilità (P.U.M.) mobilità su ferro - linee ferroviarie: collegamento ferroviario dalla stazione FS all'aeroporto di Orio al Serio, secondo lo schema di tracciato in fase di approfondimento da parte di Ferrovie Nord;	Si rimarca come questa parte del documento sia semplicemente lodevole nella forma, ma che è di fatto inesistente nella programmazione. Si richiede che un Tavolo partecipativo sia organizzato e che sia coinvolto nella progettazione del futuro raccordo ferroviario per l'aeroporto.

Alessandro Moroni

per il
COMITATO DEL PARCO AGRICOLO ECOLOGICO DELLA CINTURA SUD DI BERGAMO

Claudio Monti

per il
COMITATO DELLA ZONA DI VIA RAMPINELLI PER L'AMBIENTE DI COLOGNOLA

Recapiti:
Tel: 035 310279 – Cell: 333 2383834 - Mail: comitatopac@fastwebnet.it
Tel: 035 312672 - Cell: 348 3117420 – Mail: amministrazione@graficamonti.it

Allegato n. 1

PIANO URBANO DEL TRAFFICO E PARTECIPAZIONE

Il procedimento per l'adozione del **Piano Urbano del Traffico (PUT)** del Comune di Bergamo prevede la possibilità di presentare osservazioni nel periodo di trenta giorni dalla sua pubblicazione.

Dopo l'avvio del procedimento (marzo 2011) e l'adozione del PUT da parte della Giunta (ottobre 2012) il documento è stato pubblicato in data **13/11/2012**. Entro il 12 dicembre 2012 cittadini e associazioni potranno depositare osservazioni al piano medesimo.

Venti mesi per definire il documento, trenta giorni ai cittadini per esercitare la partecipazione.

Riteniamo che si sia persa un'altra occasione per tentare di colmare la profonda distanza che ormai separa la politica e l'amministrazione della città da chi ci abita e lavora.

Il processo di coinvolgimento dei cittadini alla "gestione" del territorio è certo faticoso e non semplice, ma è possibile e praticabile, così come hanno dimostrato esperienze realizzate anche nel nostra Paese, persino nella nostra provincia.

- Un processo che richiede l'abbandono di procedure formali e ormai prive di alcun contenuto di democrazia reale,
- un processo che richiede coraggio, costanza e fiducia nella capacità dei cittadini di essere protagonisti e di avere cura della propria città.
- Un processo indispensabile soprattutto nelle trasformazioni urbane e in progetti che ~~hanno impatto elev~~ato sulla qualità della vita e che hanno estrema attinenza con il vincolo di uno sviiluppo sostenibile e di tutela dei beni comuni (suolo, aria, acqua, sistema agro ambientale).

Nel *"Manifesto per una Bergamo sostenibile"* presentato dal Coordinamento dei Comitati e Associazioni dei quartieri nel convegno del 19 maggio scorso all'Auditorium del Provveditorato, indicavamo strade nuove e credibili per dare un senso vero alla "partecipazione":

" ...Il cittadino deve essere messo in grado di conoscere e comprendere in modo chiaro, semplice, trasparente e diffuso, obiettivi e logiche delle trasformazioni urbanistiche che vengono proposte, sin dall'inizio dei procedimenti."

e ancora

"L'Amministrazione deve costruire un processo innovativo di partecipazione con regole e procedure condivise. I cittadini hanno il diritto/dovere di contribuire a disegnare la propria città (Cittadinanza attiva)..."

La procedura adottata per delineare un fondamentale strumento urbanistico, quale il PUT, non assomiglia minimamente a quanto da noi auspicato e poco importa se, formalmente, ha rispettato obblighi e norme procedurali.

Se rimane profonda la nostra delusione nel constatare mancanza di volontà nell'avviare nuove forme e modalità di rappresentanza e partecipazione, confermiamo la nostra altrettanto profonda volontà di richiamare questa e le future Amministrazioni ai principi e valori del *"Manifesto per una Bergamo sostenibile"*.

Coordinamento dei Comitati e Associazioni dei quartieri di Bergamo

27 novembre 2012

Allegato n. 2

MANIFESTO PER UNA BERGAMO SOSTENIBILE

Il territorio che abitiamo appartiene a tutti: vogliamo un futuro della città fondato non su interessi particolari ma sulle aspirazioni collettive dei cittadini di oggi e dei cittadini del domani.

Il "nostro" territorio e la "nostra" città sono in uso temporaneo a noi, cittadini di oggi, per conto delle future generazioni; devono essere gestiti in quest'ottica e non concepiti come un insieme di proprietà e di interessi particolari (legittimi ma parziali) da cui trarre il massimo profitto economico. Le trasformazioni urbanistiche spesso si sono rivelate miopi nel tempo, se non addirittura in aperto contrasto con i bisogni della collettività mentre c'è forte esigenza di scelte lungimiranti. Un esempio su tutti per Bergamo: come sarebbe ora, la città, dal punto di vista urbanistico, economico e sociale se in passato non si fosse scelto di creare il "Parco dei Colli"?

Il territorio che abitiamo è la nostra ricchezza ed è un patrimonio finito: ogni sua trasformazione deve essere operata in modo attento e parsimonioso

L'ambiente e il contesto urbano in cui viviamo sono elementi fondamentali della qualità della vita. Il suolo, l'aria, l'acqua, il sistema agro ambientale nel loro insieme rappresentano beni finiti e si fondano su equilibri delicati, da preservare e tutelare. Per porre un freno all'involuzione sociale e urbanistica della città occorre assumere l'obiettivo e il vincolo della sostenibilità: fermare il consumo di territorio, tutelare le aree verdi ed agricole dentro e attorno alla città, ricreare le condizioni ambientali di tutela della salute dei cittadini, ripensare il modello di mobilità.

L'informazione è un nostro diritto: vogliamo trasparenza nelle decisioni

Il cittadino deve essere messo in grado di conoscere e comprendere in modo chiaro, semplice, trasparente e diffuso, obiettivi e logiche delle trasformazioni urbanistiche che vengono proposte sin dall'inizio dei procedimenti. I cittadini non sono un incidente o un fastidio nel processo decisionale. In alcune sue disposizioni l'Unione Europea ha sancito il diritto irrinunciabile dei cittadini ad essere informati su progetti e programmi di trasformazione del territorio e gestione dei beni comuni, stimolando in tal modo esperienze positive di urbanistica partecipata che hanno coinvolto diverse amministrazioni locali, anche nel nostro Paese.

La partecipazione è fatta di azioni concrete: vogliamo costruire insieme i progetti che riguardano la trasformazione del nostro territorio

La partecipazione dei cittadini alla "gestione" del territorio li rende protagonisti e favorisce una "cura" dei luoghi realizzabile solo da chi li abita. L'Amministrazione deve costruire un processo innovativo di partecipazione con regole e procedure condivise. I cittadini hanno il diritto/dovere di contribuire a disegnare la propria città (cittadinanza attiva): tale funzione non può essere prevalentemente attribuita a chi intende soprattutto trarre vantaggio economico dalle trasformazioni territoriali. Il percorso partecipativo non si deve limitare ad affrontare gli aspetti decorativi di un progetto o i dettagli dell'organizzazione di uno spazio pubblico, ma deve seguire il progetto in tutte le sue fasi, preparatoria e progettuale, decisionale ed esecutiva.

Marzo 2012
Coordinamento dei Comitati e associazioni dei quartieri :

Comitato Santa Lucia, Comitato per la tutela del Parco Suardi e degli Orti di San Tomaso, Associazione Città Alta e Colli di Bergamo, Comitato per Redona, Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo ,Comitato Aeroporto di Bergamo, Comitato di Quartiere di Campagnola, Comitato Quartiere Malpensata, Comitato di Via Rampinelli, Comitato Parco Agricolo Ecologico, Associazione Colognola per il suo futuro, Comitato Quartiere Carnovali, Comitato di quartiere di Boccaleone.
Aderiscono:Legambiente Bergamo e Italia Nostra Bergamo

Proponiamo questi valori a tutti i cittadini, agli organismi associativi ed alle forze politiche con l'auspicio che trovino generale condivisione e rappresentino elementi di continuità nel tempo, attraverso amministrazioni diverse della città e tempi di evoluzione che vanno oltre i singoli mandati elettorali.
Chiediamo all'Amministrazione e alle forze politiche di manifestare con chiarezza le proprie posizioni ai cittadini, facendone conseguire scelte coerenti.

(36)

PROVINCIA DI BERGAMO
Via Torquato Tasso, 8 – Bergamo
Tel. 035/387111
SETTORE VIABILITA' E TRASPORTI
Servizio Infrastrutture Viabilistiche
Via Sora, 4 – Bergamo
Telefono: 035/387722 – Telefax: 035/387368

Comune di Bergamo
E0184497 12/12/2012

Prot. 121286 11.16/RS/FB

Bergamo, 12 dicembre 2012

Illustrissimo sig. SINDACO
COMUNE DI BERGAMO
Piazza Matteotti, 27
24122 BERGAMO

OGGETTO: Piano Urbano del Traffico

Nel Piano Urbano del Traffico all'Azione 1/H: Classificazione delle strade, la strada provinciale ex S.S. 42 nel tratto dalla rotatoria di immissione della "bretella di Colognola" sino al confine con il comune di Stezzano è classificata **strada urbana di quartiere.**
Essendo il sopradetto tratto di strada esterno alla perimetrazione del Centro Abitato e quindi risulta strada di tipo C: extraurbana secondaria, si chiede se è un mero errore di classificazione o se invece è intenzione di codesto Comune procedere all'ampliamento della suddetta perimetrazione, acquisendo di conseguenza il tratto di strada in questione (art. 4 comma 4 del Regolamento di esecuzione del Codice della Strada).

In attesa di chiarimenti in merito si porgono cordiali saluti.

Il Dirigente del Settore
Dott. Ing. Renato Stilliti

(37)

Comune di Bergamo
Z0184552 12/12/2012

PUT 7/7

Alla c.a. sig. SINDACO
Comune di Bergamo
c/o
UFFICIO PROTOCOLLO
Piazza Matteotti, 3
24122 Bergamo (BG)

OGGETTO: OSSERVAZIONI AL P.U.T. PIANO URBANO DEL TRAFFICO

Il sottoscritto NICOLA GANDOLFI – nato a BERGAMO il 10/01/1975 Codice Fiscale GNDNCL A75A10794U, residente a BERGAMO in via ROCCOLINO n. 12 in qualità di CITTADINO-CICLISTA

PRESENTA

in data odierna la seguente osservazione, in duplice copia, all'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico adottato dalla Giunta Comunale in data 30 ottobre 2012, con deliberazione n, 346 Reg. G.C., compilata in tutte le sue parti e articolata come meglio specificato di seguito.

Premesso che si tratta dell'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico della Città di Bergamo, ma che molto probabilmente l'iter di predisposizione e approvazione si è procrastinato nel tempo, come primo elemento si chiede:

- vengano aggiornate TUTTE le previsioni temporali/scadenze indicate nel Piano stesso che appaiono irrealistiche e non corrispondenti al vero in quanto già scadute o prossime alla scadenza senza la materiale possibilità che vengano realizzate nei tempi indicati nei documenti/relazioni che compongono il PUT stesso.
  A mero titolo esemplificativo: *pag.6 punto 1.1Ambito 1* – controllo e gestione del traffico, la cronologia dell'attivazione dei varchi elettronici oppure a *pag. 47* dove si afferma che entro la fine del 2012 saranno installate due nuove stazioni del bike-sharing presso le fermate TEB Bianzana e San Fermo per le quali nella realtà i tempi di realizzazione sono quantomeno rimandati di minimo sei mesi/un anno (a essere ottimisti) e così tante altre date e indicazioni all'interno di tutto il Piano.

Per quanto riguarda la mobilità ciclabile (pag. 43 e seguenti - Interventi per la Mobilità Ciclabile) si chiede di valutare quanto segue:

- il cosiddetto Bici Plan è strumento utile e necessario – se fatto con criterio e in modo trasparente coinvolgendo i cittadini, le scuole e le associazioni interessate dando la possibilità di consultarlo, modificarlo e renderlo partecipato - tuttavia non si capisce perché per la ricognizione dello stato attuale e di progetto non è stato utilizzato anche il parere prot. 6234 del 21/12/2011 rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e che potremmo riassumere nel "parere del buonsenso". Con esso – a specifica richiesta della FIAB (al cui sito, www.fiab-onlus.it, cui si rimanda per un maggior dettaglio) si rispondeva affermativamente circa la possibilità di offrire nelle zone 30 o ZTL, se la carreggiata è maggiore di 4,25 m e in assenza di traffico pesante un doppio senso "limitato" alle biciclette nelle strade a senso unico: per intenderci una strada a doppio senso di marcia con una direzione consentita a tutti e quella opposta solo alle biciclette.
  A che punto è l'applicazione a Bergamo, perché non è stato recepito tale input nel redigere la mappa della rete ciclabile? Il giorno 16 aprile 2012 in un articolo de "L'Eco di Bergamo", l'Assessore CECI affermava che nell'arco di 60 giorni sarebbe stata predisposta una lista in

cui elencare tutte le zone e le vie in cui applicare tale norma di "buonsenso" per agevolare la mobilità ciclabile e avvicinarsi (piano piano) a soluzioni che nel resto d'Europa sono già praticate da anni (es. Francia, ma non solo…). Che fine ha fatto tale lista? E' possibile consultarla? Allegarla al PUT?

A proposito della Figura 19 a pag. 44 Mappa delle piste ciclabili attuali, in progettazione e delle aste previste si chiede:

- come mai non risultano tutte le ZTL esistenti o le corsie preferenziali in cui è consentito il transito anche delle biciclette (ad. esempio Via Borgo Santa Caterina)?
- come mai è stata completamente esclusa Città Alta e la zona dei Colli?
- come mai non è stata data alcuna valenza al collegamento con i percorsi extra-comunali ? (in particolare si possono citare quelli, peraltro già individuati con apposita segnaletica, sviluppati dalla Provincia di Bergamo Ciclovia Laghi Nord – innesto in Borgo Palazzo/Seriate e Longuelo/Curno-Mozzo oppure nella parte Nord verso la Madonna del Bosco e da lì verso Valbrembo/Paladina/Sombreno in direzione della ciclovia della Val Brembana oppure a Est con la connessione con la ciclabile di Torre Boldone e da lì verso la ciclovia della Val Seriana)
- soprattutto come mai non è stata sviluppata un'idea di RETE CICLABILE? Rete vuol dire connessione, intreccio e quella mappa testimonia l'assenza di un'idea progettuale forte di fondo che consenta davvero di promuovere una mobilità alternativa e sostenibile.

Per quanto riguarda il punto 5.4.2 Indirizzi per lo sviluppo del Bike Sharing (pag. 46/47)

Nel maggio 2009 sono state inaugurate le prime stazioni del servizio di bike sharing nella città di Bergamo. Il bike-sharing (che a Bergamo ha preso il nome di "BiGi" ed è gestito da ATB Mobilità) in pratica propone delle biciclette in condivisione che possono essere prese e rilasciate in punti attrezzati diversi all'interno della città, facilitando e incentivando gli spostamenti brevi/medi soprattutto all'interno dell'area centrale. Tale servizio è stato ed è molto apprezzato dai cittadini che risultano essere abbonati in un numero considerevole (nell'ordine di più di un migliaio).
Con l'approvazione del PGT vigente approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 86 Reg./26 in data 14/05/2010 e pubblicato sul B.U.R.L n. 29 Serie Inserzioni e Concorsi del 21/07/2010 e s.m.i. nel Piano dei Servizi al Capo V art. 18.11.4 (Percorsi e attraversamenti – P4) è prevista allo scopo di migliorare la fruibilità dei percorsi ciclopedonali e di incentivare la mobilità ciclopedonale la facoltà di attivazione del servizio di bike-sharing (nuove stazioni) in alcuni casi e in altri l'obbligo, in particolare negli Ambiti di Trasformazione per Servizi o nel caso di interventi con volumetria > 12.500 mc e quindi soggetti a Piano Attuativo.

- come mai non è stata minimamente recepita tale indicazione/previsione/obbligo?
- proprio questo Consiglio Comunale si è impegnato con un Ordine del Giorno approvato all'unanimità durante la discussione e l'approvazione delle controdeduzioni del PGT a implementare il servizio del Bike Sharing, in particolare le nuove postazioni presso l'Ospedale in Largo Barozzi erano – testuali parole – da installarsi con opportuna celerità
- vista l'importanza della struttura ed il conseguente elevato volume di traffico generato in zona: a distanza di più di 2 (DUE) anni nessuna rastrelliera è stata posizionata ed ora con l'inaugurazione del Nuovo Ospedale nessuno si è posto il problema di prevedere anche lì un'adeguata stazione di Bike Sharing (rimandata a una, chissà quanto lontana nel tempo, Fase 2 in planimetria).

Con la presente osservazione si chiede che

- vengano previste (e realizzate entro 1 anno o comunque con una indicazione temporale vincolante) le stazioni peraltro già indicate nel fantomatico ODG COLL.PGT 13 e che per semplificare riporto di seguito:

- area Ospedale Largo Barozzi (ora più che mai urgente considerato che non si per quanto tempo andrà avanti la contemporanea apertura del vecchio e del nuovo ospedale)
- area Piscine Comunali;
- area Parco Locatelli;
- area Stadio-Lazzaretto (tanto più che è stata istituita la ZTL temporanea in occasione delle partite della Soc. Sportiva ATALANTA BERGAMASCA CALCIO)
- area via Baioni (Greenway della Morla)
- area Funicolare
- parcheggio d'interscambio della Croce Rossa
- area Nuovo Ospedale alla Trucca

- che si obblighi ATB Mobilità ad impegnarsi davvero a verificare la possibilità di collaborare con le grandi e medie strutture commerciali esistenti proponendo l'installazione di stazioni di Bike Sharing di cui beneficerebbero tutti i cittadini-ciclisti e che porterebbe pubblicità positiva alle varie attività commerciali che sarebbero senz'altro orgogliose e incentivate a sostenere economicamente tale investimento, in particolare si portano a titolo esemplificativo:
  - Parcheggio Auchan Bergamo;
  - Parcheggio Esselunga Via San Bernardino;
  - Parcheggio Esselunga Via Corridoni;
  - Parcheggio Carrefour (ex GS) di Via Borgo Palazzo (davanti a ex ONP);
  - Parcheggio Carrefour (ex GS) di Via Baioni/Mafalda di Savoia
  - e tutte quelle altre strutture commerciali che oltre ad essere dotate di parcheggi (e che quindi consentirebbero un eventuale interscambio con il mezzo privato) siano prossime a servizi pubblici o ad uso pubblico (es. poste, farmacie, uffici, banche...) nei diversi quartieri e non solo nell'area centrale della città di Bergamo.

A gennaio 2012 la Giunta Comunale, anche se assente l'assessore competente, ha adottato una delibera per il trasferimento di un contributo da parte di CARIPLO ad ATB Mobilità finalizzato all'ampliamento del servizio bike-sharing della città di Bergamo con l'aggiunta di n. 4 nuove stazioni. A tutt'oggi, dicembre 2012 di queste "nuove" 4 stazioni non si vede l'ombra. Tuttavia nel PUT a pag. 47 si afferma che entro la fine del 2012 saranno installate due nuove stazioni presso le fermate TEB Bianzana e San Fermo e mentre queste sulla carta sembrano esserci nella realtà i tempi di realizzazione sono quantomeno rimandati di un anno (a essere ottimisti).
Queste nuove 6 stazioni dovrebbero essere solamente le prime di una lunga serie che dovrebbero portare non solo al raddoppio del servizio, ma innumerevoli stazioni del Bike Sharing diffuse su tutto il territorio comunale in vista di un' auspicabile estensione anche ai comuni limitrofi.

Bergamo, 11 dicembre 2012

Nicola Gandolfi

38

Automobile Club Bergamo
Protocollo Uscita
AC BG/0001057/12
Data 12/12/2012

Automobile Club Bergamo

OSSERVAZIONI DELLA COMMISSIONE MOBILITA' E TRAFFICO DELL'AUTOMOBILE CLUB BERGAMOAL PIANO URBANO DEL TRAFFICO DEL COMUNE DI BERGAMO APPROVATO CON DELIBERA DEL 30 Ottobre 2012

Premessa

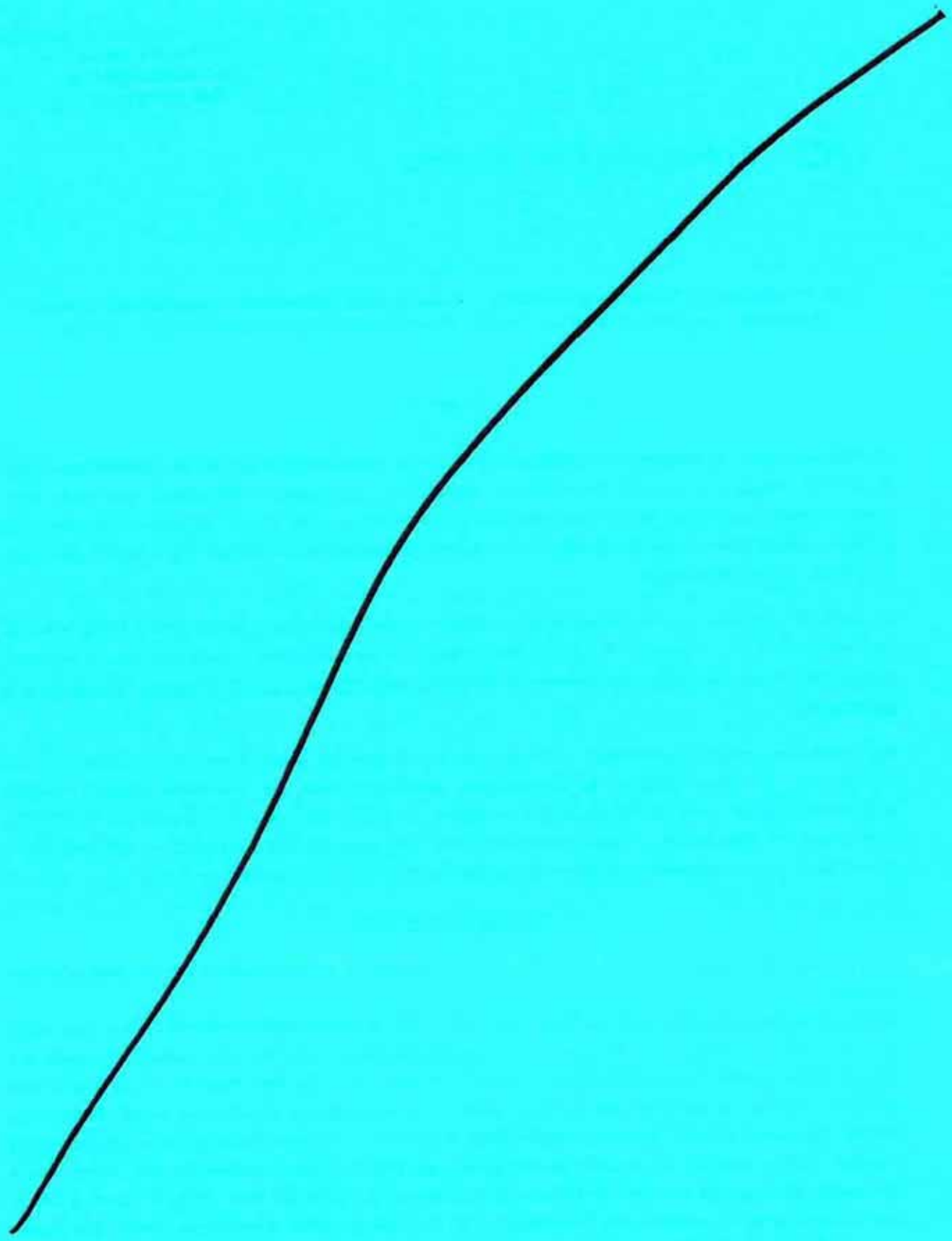
L'Automobile Club di Bergamo ha manifestato fin dal loro insediamento agli attuali Amministratori del Comune di Bergamo la propria disponibilità a partecipare, per il tramite dell'apporto qualificato della propria Commissione Mobilità (*) e in conformità a quanto previsto dal P.U.M., ad un tavolo di lavoro sui problemi del traffico e mobilità cittadini che vedesse la partecipazione di tutti gli Enti e Associazioni a ciò più direttamente interessate.

E ciò perché convinta che un intervento di modifica (incisivo, quale appare dover essere quello volto ad ottenere un concreto rimedio dei problemi della mobilità) di comportamenti e modalità d'uso del territorio radicati nel tempo può puntare ad ottenere risultati solo nella misura in cui sia il più possibile condiviso e partecipato.

Nel ribadire la propria disponibilità a fornire con il supporto dei propri membri un contributo alla realizzazione di tale risultato, la Commissione Mobilità ritiene nel frattempo giusto rivolgere all'Amministrazione Comunale le seguenti osservazioni sul P.U.T. approvato con delibera del 30.10.2012, confidando che delle stesse si voglia tenere conto nel dare corso alle sue fasi successive e/o esecutive e riservandosi un loro approfondimento nell'auspicato confronto con gli Organi a ciò preposti

Considerazioni generali

Il documento di "Aggiornamento" del P.U.T. di Bergamo qui in esame presenta diversi pregi e alcune mancanze.
Tra i primi va messa in evidenza la scelta, di governare la domanda di mobilità mediante l'integrazione degli strumenti di pianificazione (PUT, PUM e PGT); la gestione ed erogazione delle informazioni sulla mobilità e sul traffico attraverso una piattaforma tecnologica; e facendo leva sulla inter-modalità. Si tratta di finalità condivise a livello comunitario che daranno valore al Piano proposto se sapranno essere declinate in obiettivi (e relativi indicatori) concreti raggiungibili in modi, tempi e contesti predefiniti e empiricamente rilevabili. L'attenzione alla dimensione operativa degli obiettivi del Piano è giustificata dalla pratica, finora prevalente, di proporre obiettivi in assenza di una visione più generale della mobilità (come è ora e, soprattutto, come si vorrebbe che diventasse) e di avanzare proposte irrealistiche rispetto alle risorse disponibili e alle condizioni socio-culturali delle popolazioni che la abitano.
In relazione a quanto sopra alcuni interventi previsti dal P.U.T. in esame (ad esempio l'ulteriore incremento di ZTL e Zone 30, in astratto condivisibili, ma che per essere accolte devono essere inserite all'interno di un disegno più ampio teso a consentire e non a ostacolare la mobilità cittadina) non appaiono così come ipotizzati condivisibili poiché sembrano più dettati dal tentativo di rincorrere emergenze locali o contingenti piuttosto che da un preciso rapporto con gli obiettivi di cui sopra e da un risalto dei dati di confronto con le



Comune di Bergamo
E0184588 12/12/2012

[VI.7/]

campagne di rilevamento precedenti, su cui sviluppare un ragionamento sulle azioni da rafforzare e da intraprendere per utilizzare nel miglior modo l'importante strumento di "Aggiornamento" del P.U.T. qui in esame.

Ciò premesso nel ribadire la propria disponibilità alla collaborazione di cui sopra la Commissione ritiene anche utile avanzare le seguenti

Osservazioni specifiche:

Zone 30: Non è facilmente individuabile nel Piano una strategia che metta in relazione le diverse Zone 30 tra loro e con il territorio, in modo da permettere a chi si muove su quel territorio di attraversarlo in modo fluido senza nel contempo arrecare disturbo alla popolazione residente. E non sembra sufficientemente evidenziata quella rete di strade che origina la struttura della città, alla quale si deve agganciare la "materia" delle Zone 30 e che non deve essere coinvolta da questo limite.

Va poi ricordato che il Codice della Strada non le prevede e prevede solo l'esistenza di "Zone residenziali" , caratterizzate da "particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente". E che le Zone 30 costituiscono quindi una particolare modalità di attuazione di tale attenzione ai "soggetti deboli" (pedoni, ambiente e ciclisti, da una parte, e veicoli dei residenti dall'altra).

Appare allora necessaria una loro maggior definizione nel dettaglio per avere garanzie di un effettivo e contemporaneo miglioramento della qualità della vita e della mobilità, interna ma anche di attraversamento.

In relazione a quanto sopra il limite di velocità di 30 km/h indiscriminatamente applicato in tutte le varie zone non appare condivisibile poiché dovrebbe essere imposto solo sulle strade e tratti di strada le cui caratteristiche (carreggiate molto strette, senza marciapiedi, vie laterali chiaramente destinate solo al traffico residenziale vero e proprio, ecc..) lo rendano all'evidenza necessario, e non in modo generalizzato.

E ciò anche onde evitare che le stesse finiscano per non essere comprese o non rispettate generando così più la possibilità di interventi sanzionatori repressivi (che in quanto praticati in modo casuale e occasionale sarebbero discriminatori) che effettive ed efficaci soluzioni.

La limitazione di velocità in dette "zone residenziali" dovrebbe poi essere attuata mediante idonea segnalazione anche sulla carreggiata (asfalto colorato, pavimentazione corrugata, ecc..) ma con l'eliminazione di tutti i dossi che, in particolare nelle strade a sostanziale scorrimento veloce dove pure sono stati posizionati, diventano un pericolo per l'incolumità degli automobilisti, e soprattutto dei motociclisti.

Se mantenuti detti dossi dovrebbero però essere realizzati tutti con identiche caratteristiche, nel rispetto delle norme di altezza, lunghezza e profondità previste dal Codice della Strada e comunque esclusi ed eliminati ai sensi dell'art. 179, c. 5° Reg. C.d.S. dalle strade, che è necessario individuare in ogni Zona 30, che costituiscono o possono costituire *"itinerari preferenziali ..... dei mezzi di soccorso o pronto intervento"*.

Piste ciclabili: Il Piano dovrebbe meglio ridefinire nel loro complesso gli obbiettivi e le conseguenti modalità applicative degli interventi finora realizzati, anche in relazione agli obiettivi più generali della mobilità cittadina.

Vi sono poi alcune criticità, riscontrabili anche in quelle finora realizzate, che sarebbero da evitare o modificare.
In particolare sarebbe opportuno ridurne la frammentarietà a favore di una maggior continuità, che deve essere soprattutto al servizio di uno spostamento sul territorio in modo alternativo alle altre modalità.
Dette piste dovrebbero poi essere realizzate tutte in modo uniforme e non, così come per alcune, con criteri e caratteristiche diverse che ne rendono difficile la comprensione e pericolosa la fruibilità; e dovrebbero evitare il più possibile percorsi promiscui (pedoni – ciclisti), fonti di pericolo e di conseguente non appetibilità.
Nel caso di loro realizzazione sui marciapiedi, con percorso pedonale separato, quest'ultimo dovrebbe essere collocato all'interno del percorso e non, come ad esempio lungo la ciclabile Borgo Palazzo – Seriate, all'esterno, verso la carreggiata; cosa questa che lo rende meno appetibile per percezione di insicurezza oltre che maggior prossimità ai gas di scarico.
Le piste non dovrebbero poi intersecare il passaggio/percorso di collegamento tra le pensiline delle fermate autobus e la fermata stessa, così come, a mero titolo di esempio, succede davanti alla chiesa nuova di Longuelo dove la pista avrebbe potuto agevolmente essere fatta passare dietro, così come è stato fatto lungo l'asse Borgo Palazzo – Seriate.

Parcheggi periferici: lo scarso utilizzo dei parcheggi periferici e la conseguente loro scarsa influenza sul miglioramento della circolazione è sicuramente conseguenza della loro scarsa appetibilità sia da un punto di vista funzionale che "economico". Ne vanno quindi ripensati e ridimensionati i costi, con l'introduzione di formule di abbinamento costo parcheggio/mezzi A.T.B.

Quanto all'aspetto funzionale, la Commissione, così come già sostenuto dal proprio Presidente avv. Caffi in occasione del Convegno **"Muoversi nella giusta direzione – oggi e domani"** svoltosi il 18 Settembre 2012 nell'ambito della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile , ritiene poi che debbano essere aumentate le frequenze di collegamento tra i parcheggi e il centro mediante l'utilizzo di mezzi-navetta di dimensioni ridotte, con circolazione "continua" o con frequenze maggiori, o, ove anche economicamente compatibile, con l'istituzione di un servizio "on demand". Quanto sopra senza dimenticare la necessità di un miglioramento della qualità e della sicurezza di detto collegamento con il centro.

Car-sharing/Car-sharing "elettrico": Va sottolineato che entrambe le soluzioni non contribuiscono ad introdurre modalità di spostamento/mobilità più consapevoli e capaci di influire significativamente sui problemi di congestione e inquinamento cittadino.
Da un lato infatti si continua ad usare un mezzo su gomma che non diminuisce la "circolazione" ma semplicemente toglie auto in sosta dalla strada. E perché questa scelta possa quindi contribuire a ridurre il traffico è necessario che venga efficacemente integrata con soluzioni di spostamento alternative (bicicletta, mobilità pedonale) e con distribuzione capillare.
Dall'altro un car-sharing verde, realizzato con auto elettriche, sarebbe concretamente efficace ed utile a diminuire l'inquinamento a condizione di essere collegato ad elettricità "verde", attualmente solo parzialmente perseguibile.

TPL: Vanno decisamente scartate le ipotesi del P.U.T. di realizzare corsie preferenziali di autobus lungo via Broseta e Borgo Palazzo che comporterebbero un ulteriore intasamento del traffico veicolare che, come riconosciuto dal Piano, si incanala su dette direttrici nelle ore di ingresso e di uscita dalla città.
Ciò quantomeno fino a quando non verranno trovate e realizzate efficaci soluzioni sostitutive per detto traffico.

Sicurezza pedonale: il miglioramento della mobilità e sicurezza complessiva della città non può prescindere da una considerazione e rispetto di tutti i suoi attori/utenti.

Pertanto, per quanto riguarda i pedoni, se da un lato vanno accentuati gli interventi anche strutturali volti alla loro protezione e sicurezza, ne deve essere anche aumentato il senso di responsabilità e disciplina.
Vanno quindi evitati gli interventi comportanti un eccessiva "pedonalizzazione" del manto stradale (quali quelli derivanti dalla collocazione di attraversamenti pedonali troppo ravvicinati anche in situazioni dove gli stessi non appaiono giustificati in rapporto alla densità di abitanti, alla totale assenza di centri di attrazione-negozi, alla assenza di poli scolastici o commerciali, ecc...); o gli interventi che anziché garantirne la sicurezza la rendono più precaria (sono ad esempio da evitare tutti gli attraversamenti pedonali posti subito a ridosso/inizio delle piattaforme sopra elevate/dossi realizzati nelle Zone 30, che devono essere invece spostati al centro).

Nel modal split richiamato nel P.U.T. non viene poi rappresentata la quota di mobilità pedonale (correttamente indicata nella V.A.S.). Approccio questo non condivisibile perché evidenzia una scarsa attenzione a questa fondamentale modalità di spostamento e non esprime la volontà di aumentarne il peso con azioni mirate.

Varie : Vi sono poi nel territorio del Comune di Bergamo una serie di situazioni di intasamenti, code, disfunzioni alla circolazione (con le loro ricadute sulla mobilità, inquinamento ecc..) che potrebbero essere risolte mediante interventi di modesta entità e che, pur non essendo e non potendo essere oggetto specifico del P.U.T., contribuirebbero così a migliorarne gli obbiettivi.
Anche qui la Commissione manifesta la propria disponibilità a segnalare all'Amministrazione una serie di criticità rilevate, e a collaborare con la stessa per una soluzione congiunta che tenga conto delle esigenze dei vari attori della mobilità.

Bergamo, lì 12 Dicembre 2012

Il Presidente Commissione Traffico e Mobilità

Avv. Federico Carnazzi

(*) Componenti Commissione Traffico e Mobilità Automobile Club Bergamo

Avv. Federico Carnazzi – Presidente; Dott. Roberto Breda – perito analista ricostruttore; Prof. Matteo Colleoni – professore associato Università degli Studi di Milano Bicocca; Sig. Mario Locatelli – già responsabile settore viabilità Comune di Bergamo; Ing. Maria Rosa Ronzoni – professore associato Università degli Studi di Bergamo/Dalmine; Ing. Renato Stilliti – esperto di viabilità e trasporti.

Automobile Club Bergamo

Automobile Club Bergamo
Protocollo Uscita
AC BG/0001057/12
Data 12/12/2012

Bergamo, 12 Dicembre 2012

Ill:mo Signor
Franco Tentorio
Sindaco Comune di
B E R G A M O

OGGETTO: Osservazioni al P.U.T.

In allegato si trasmettono n° 2 copie delle Osservazioni della Commissione Mobilità e Traffico dell'Automobile Club Bergamo al Piano Urbano del Territorio predisposto dal Comune di Bergamo e approvato con delibera del 30 Ottobre 2012.

Con l'occasione si porgono i migliori saluti.

La Segreteria
Daniela Merlo

39

Al Sindaco di Bergamo

Osservazioni al Piano Urbano del Traffico

Siamo due cittadine di Borgo Palazzo, un quartiere gravemente penalizzato dal traffico, soprattutto per il fatto di essere attraversato da una delle più importanti vie di accesso alla città.
I problemi di via Borgo Palazzo riguardano tutti gli ambiti di intervento del PUT.
Troviamo delle proposte, ma pensiamo che per un miglioramento significativo della ns. qualità di vita e della ns. mobilità, oltre ai rimedi previsti nel Piano, sia necessario e improrogabile un intervento radicale finalizzato a ridurre il flusso veicolare in entrata.
Chiediamo pertanto la messa in atto di sistemi alternativi all'uso dell'auto privata, efficaci innanzitutto per chi, la mattina, deve raggiungere il posto di lavoro a Bergamo.
Ciò richiede un atto di coraggio e di responsabilità da parte degli Amministratori ed anche un cambio di mentalità e di abitudini da parte degli automobilisti.
Ci sembra quindi importante che venga introdotta, con un adeguato periodo di prova, una ZTL in via Borgo Palazzo, la mattina nell'orario di massimo flusso. Per facilitare il raggiungimento del posto di lavoro o di studio, occorre mettere a disposizione parcheggi di interscambio all'esterno della circonvallazione e navette, gratuite e molto frequenti, dirette al Centro.
Pensiamo che solo un servizio efficiente possa far sperimentare i vantaggi di arrivare alla meta senza perdere tempo ed energia nelle lunghe code e nella ricerca di un parcheggio.
Gli abitanti di Borgo Palazzo tornerebbero a respirare e a vivere in modo accettabile.
Avrebbero i loro benefici anche i negozianti: Borgo Palazzo potrebbe diventare una "strada da shopping" dove la gente può camminare, fermarsi e fare i propri acquisti con maggior facilità. È interesse di tutti che nel nostro quartiere prosperino le attività commerciali che svolgono un servizio essenziale, a beneficio delle persone e dell'ambiente.
Siamo convinte che l'Amministrazione Comunale sia in grado di operare in modo da conciliare le esigenze di chi in Borgo Palazzo vive, di chi vi lavora e di chi vi transita, come avviene da tempo in tutte le più avanzate città europee.
Per la parte alta di via Borgo Palazzo (da piazza S. Anna a via Camozzi), dove la strada si stringe e sono presenti le scuole, chiediamo il limite di velocità dei 30 km l'ora per tutto il giorno.
Auspichiamo che i ns. Amministratori siano sensibili ai problemi di vita quotidiana delle migliaia di persone che abitano in Borgo Palazzo, che non fanno rumore, ma soffrono per la situazione ambientale.
Si pensi innanzitutto ai bambini e ai ragazzi che dovrebbero poter andare a scuola ogni giorno a piedi! Si pensi alle mille difficoltà che un traffico eccessivo crea a tutti. Si pensi alle conseguenze dell'inquinamento, si pensi alla mancanza di viali e di spazi verdi,...si pensi e si agisca.

Mariateresa Ciresa e Bice Maramai

Bergamo, 12/12/12

Mariateresa Ciresa
V. Borgo Palazzo 95
24125 BG

Comune di Bergamo
E0184601 12/12/2012

VI.9/1

(40)

Comune di Bergamo
E0184604 12/12/2012

Egr. Sig. Sindaco
Comune di Bergamo
P.zza Matteotti
Bergamo

Oggetto: osservazioni circa il PIANO URBANO DEL TRAFFICO

Egr.Sig.Sindaco,
in seguito al deposito del Piano Urbano del traffico, aggiornato con Vs. Deliberazione n.346 REG. G.C. Del 30 ottobre 2012, i residenti nel condominio sito in Viale Caio Giulio Cesare n. 8 a Bergamo, ritengono di dover portare alla Sua attenzione alcuni punti, in particolare con riferimento all' AMBITO 1 – CONTROLLO E GESTIONE DEL TRAFFICO, circa *l'assetto e la regolazione delle are di sosta.*
E' infatti da anni che i residenti in Viale Giulio Cesare si trovano a sopportare innumerevoli disagi, legati al parcheggio delle proprie auto sul viale.
Il maggior disagio è dovuto al pendolarismo di chi parcheggia sul viale la mattina tra le 7.00 e le 8.30 e ritira la propria auto tra le 18 e le 20.
E' praticamente impossibile trovare un parcheggio libero su tutto il viale, anche dopo le 20.00, poiché vi sono in orario pomeridiano e serale le partite di allenamento delle squadre di calcio presso il campo Excelsior.
Facciamo presente che nel Piano Urbano del Traffico ben si sottolineano alcuni disagi del quartiere, ma non è a nostro parere valutata correttamente la domanda di sosta (vedasi pag. 14 del P.U.T.). Infatti gli orari di monitoraggio della domanda di sosta sono stati quelli pomeridiani fino (tra le 15.00 e le 18.00) e quelli notturni (tra le 4.00 e le 6.00), ma non quelli serali di nostro interesse. Infatti tornando a casa in orario serale, non vi sono parcheggi liberi per i residenti, che pagando Imu, tasse di bonifica, addizionali comunali e altre imposte relative ai cittadini del Comune di Bergamo, debbono sopportare i parcheggi di non residenti nel Comune che si permettono spesso (testimone la polizia Locale con i numerosi interventi) di parcheggiare perfino davanti al passo carrale del condominio.

Quindi (vedasi pag.21 del PUT) non troviamo adeguata l'offerta di sosta riservata ai residenti.

Chiediamo con la presente a Lei Sig.Sindaco, di provvedere a sollecitare e appoggiare la nostra seguente richiesta :

Destinare ai soli residenti i parcheggi lungo Viale Giulio Cesare, partendo dal semaforo dello Stadio (curva sud) fino ad arrivare al semaforo dell'incrocio con Borgo Santa Caterina.

Restiamo naturalmente a disposizione per ogni approfondimento al riguardo, ed in attesa di una Sua cortese risposta alla presente, inviamo distinti saluti.

I Condomini del Condominio di Viale Giulio Cesare n. 8

Rif. Dott.ssa Trombetta Cappellani Federica
Viale Caio Giulio Cesare 8 – 24124 Bergamo
Tel. 347 0560436

Federica Trombetta Cappellani

41

ARPA LOMBARDIA
Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente
Dipartimento di Bergamo
Direzione

Bergamo, 05 DIC. 2012

Prot. Gen. n. 169616
(da citare nella risposta)

Class. 6.3 Fasc: 41/11

Spett.le **Comune di Bergamo**
Servizio Mobilità e Trasporti

Piazza Matteotti n.3

240122 Bergamo (BG)

Oggetto: **osservazioni inerenti il Piano Urbano del Traffico del Comune di Bergamo adottato con deliberazione n.346 reg. della Giunta Comunale del 30/10/2012**

Rif.: prot.n. UO 17-1034 II.7/F0003-09 del 16/11/2012, prot. arpa n. 161339 del 20/11/2012

In allegato si trasmettono le osservazioni di cui all'oggetto.

Allegati:n.1 parere.

AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE - SEDE DI BERGAMO DELLA LOMBARDIA

Il Direttore
Dipartimento Provinciale di Bergamo
Dr. Carlo Licotti

Responsabile del procedimento: *Ing. Flavio Goglio* *Tel. 035/4221850*
Istruttore : *Dott.ssa Chiara Andriani* *Tel. 035/4221894*

Via Clara Maffei, 4, 24121 Bergamo - tel. 035.4221.711 - fax 035.4221.860 - www.arpalombardia.it
Indirizzo PEC: dipartimentobergamo.arpa@pec.regione.lombardia.it

UNI EN ISO 9001:2008
Certificato n.9175.ARPL

PG E0181388_2012 PG E0181388_2012 PG E0181388_2012

Agenzia Regionale
per la Protezione dell'Ambiente

ARPA *Dipartimento di Bergamo*

Allegato al prot. n.
169616
del 05 DIC. 2012

U.O. Monitoraggi e Valutazioni Ambientali

Oggetto:	**osservazioni inerenti il Piano Urbano del Traffico del Comune di Bergamo adottato con deliberazione n.346 reg. della Giunta Comunale del 30/10/2012**

In data 20/11/2012 con nota prot. n. UO 17-1034 II.7/F0003-09 del 16/11/2012 (prot. arpa n 161339) è pervenuta dal Comune di Bergamo la comunicazione di avvenuta adozione da parte della Giunta Comunale del Piano Urbano del Traffico (PUT).
Pur non essendo previsto un intervento specifico di ARPA nella fase di adozione di questa tipologia di Piano, a completamento del supporto fornito con nota prot.n. 58558 del 27/04/2012 in fase di Valutazione Ambientale Strategica, si ritiene opportuno fare alcune considerazioni.
Nella dichiarazione di sintesi è stato esplicitato che le analisi integrative da noi richieste inerenti la valutazione di alternative alle azioni previste nel Piano e la valutazione di eventuali opere di compensazione/mitigazione fossero troppo di dettaglio in questa fase e fossero da attribuirsi più alla fase progettuale o addirittura post realizzazione.
Da un punto di vista strettamente metodologico ma anche di opportunità si ritiene che invece la fase giusta d'inserimento di questo tipo di valutazioni fosse proprio quella di predisposizione del Piano e quindi si ribadisce l'osservazione a suo tempo formulata.
E' in questa fase che vanno previsti tutti i possibili scenari conseguenti alle azioni inserite nel Piano, sia quelli migliorativi auspicati che quelli peggiorativi immaginabili, in modo da essere pronti ad attuare azioni correttive in qualsiasi momento reperendo a priori le eventuali risorse economiche necessarie.
In merito alle integrazioni richieste circa la valutazione degli impatti delle azioni di Piano, mediante l'utilizzo di modelli di simulazione che consentissero la stima dei livelli attesi di rumore e concentrazione degli inquinanti atmosferici, si prende atto positivamente che nel parere motivato è previsto che il PUT sia integrato con le valutazioni di cui al comma 2 dell'art. 13 della L.R. 13/2001 inerenti la predisposizione di analisi preventive e analisi in itinere per la verifica degli effetti sull'inquinamento acustico conseguenti alle modifiche della viabilità.
Permarrà la carenza di valutazioni preventive inerenti i livelli di concentrazione degli inquinanti atmosferici attesi.
In particolare le valutazioni richieste andavano effettuate nel caso di azioni di piano per cui erano previsti impatti negativi e/o per le quali sussistevano delle criticità (Polo Intermodale Marconi).

In merito alla mobilità ciclabile si ribadisce l'osservazione effettuata con nota prot.n. 58558 del 27/04/2012 che esprimeva l'esigenza di fissare tempi certi per l'approvazione del Piano Particolareggiato (*Bici Plan*) necessario per la programmazione degli investimenti occorrenti per la realizzazione delle aste previste di completamento della rete ciclabile e per la calendarizzazione dei relativi lavori.

Si prende atto sarà effettuato il monitoraggio dei flussi di traffico, principalmente al fine di predisporre il prossimo Piano Urbano del Traffico; vista la durata temporale limitata di valenza del PUT (2 anni) tali monitoraggi saranno utili anche per esaminare l'efficacia raggiunta dall'attuale Piano.

Bergamo, 30 novembre 2012

Referente Tecnico
Dott.ssa Chiara Andriani

Il Responsabile
U.O. Monitoraggi e Valutazioni Ambientali
Ing. Flavio Goglio

(42)

LEGAMBIENTE

Il sottoscritto Nicola Cremaschi, nato a Bergamo il 02/08/1972 a nome e per conto del circolo di Bergamo dell'associazione "Legambiente", portatrice d'interesse diffuso, nello spirito di collaborazione, nell'interesse e rispetto del territorio in cui viviamo, al fine di tutelare al meglio la qualità della vita dei cittadini della nostra comunità con attenzione particolare alle fasce economicamente più deboli ed indifese, alla tutela del paesaggio, all'economicità, praticità e necessità delle infrastrutture per la mobilità, intende sottoporre all'attenzione di codesta spettabile Amministrazione le seguenti considerazioni da valutare come osservazioni al medesimo Piano.

Si coglie l'occasione per porgere i piùcordiali saluti,

Per Legambiente Bergamo

Nicola Cremaschi

Legambiente Bergamo ONLUS
Sede legale: Via Quarenghi 34
info@legambientebergamo.it
www.legambientebergamo.it
Codice Fiscale: 95008870164

PG E0185084 2012 PG E0185084 2012 PG E0185084 2012

"Il mondo dei trasporti può funzionare solo finché la gente avrà le gambe per raggiungere la macchina."
Ivan Illich

La mobilità è uno dei motori della più complessa problematica che ruota intorno alla sostenibilità delle città. Non è solo un tema legato alla sostenibilità ambientale. Mobilità significa relazioni tra persone e nelle comunità, significa conoscenza del territorio in cui si vive e capacità di coglierne i mutamenti, vuol dire parlare di modelli economici e commerciali che s'intendono sostenere, vuol dire parlare di possibilità occupazionali, vuol dire parlare di partecipazione dei cittadini.

Una delle esigenze più sentite nella società moderna è quella di potersi spostare in modo facile, economico e sicuro. Ciò aumenta il nostro grado di libertà e le nostre possibilità di scelta. Inoltre influisce beneficamente sulla nostra salute: meno inquinamento prodotto e respirato, meno tempo trascorso in automobile col relativo stress dovuto al caos del traffico.

Un sistema di mobilità efficiente ed efficace è indice del benessere dei cittadini e della qualità effettiva della loro esistenza.

Mobilità, qualità della vita, benessere economico e libertà sono strettamente collegati tra loro, indici che dovrebbero essere l'orizzonte ultimo di qualsiasi politica che si ponga l'obiettivo della "buona amministrazione" intesa come servizio ai cittadini e alla comunità.

In quest'ottica la mobilità rappresenta sicuramente uno dei luoghi privilegiati d'intervento per un amministratore pubblico e per le prospettive della nostra città: inquinamento atmosferico (aria e acqua), acustico, incidenti, stress e problematiche legate all'insicurezza sono tutte conseguenze di una politica di gestione della mobilità inadeguata e, di conseguenza, controproducente.

La malagestione della mobilità ha ricadute pesanti sulla società. Ricadute anche economiche, sia per i costi direttamente provocati da incidenti, saturazione delle strade, costi di carburante sprecato, ore lavoro perse, sia per quel che riguarda il turismo, l'artigianato, l'edilizia e il commercio.

La necessità di limitare l'uso dell'auto privata in favore del trasporto collettivo è il primo-evidente ma forse non troppo - scontato auspicio.

I paesi più avanzati d'Europa, combattono i problemi legati alla mobilità ed all'inquinamento sviluppando, con successo, i trasporti pubblici, i trasporti collettivi ed i cosiddetti percorsi a mobilità lenta (meglio noti come "piste ciclabili"), connettendoli in un efficiente sistema di rete e di scambio. Città Alta, il centro

Legambiente Bergamo ONLUS
Sede legale: Via Quarenghi 34
info@legambientebergamo.it
www.legambientebergamo.it
Codice Fiscale: 95008870164

Piacentiniano, i borghi storici, i quartieri esterni sono spesso considerati luoghi in cui "passare" e non luoghi vivi della città: case intorno a strade piuttosto che quartieri e comunità. I parchi stessi sono isole assediate da strade.

Le strade della nostra città si sviluppano senza una progettualità, quindi spesso limitano invece che agevolare la mobilità. Questo implica una perdita di valore economico non indifferente. Possiamo limitarci a un esempio noto a tutti: delle case che si affacciano su un parco, hanno un valore commerciale superiore a quello di case che abbiano gli stessi requisiti ma che si affacciano su un parcheggio. Allo stesso tempo è banale comprendere come sia più interessante per un turista visitare una piazza medievale piuttosto che un parcheggio, sedersi su una panchina di un parco piuttosto che al bordo di una strada... Riteniamo che sia ormai tempo di prendere delle decisioni che ci portino a invertire il senso di marcia e a favorire una miglior vivibilità della città.

È necessario uno sforzo di creazione di modelli organizzativi, comportamentali e culturali diversi da quelli auto-dipendenti che si sono consolidati in questi anni. Abbiamo bisogno di riprogettare la mobilità delle città tenendo conto di quanto ci troviamo in eredità dal passato, positivo e negativo con la capacità di ricomprenderlo e di trasformarlo. È fondamentale assumere un nuovo punto di vista, un nuovo approccio alla mobilità che permetta di intraprendere un nuovo cammino.

Partendo dal tema "mobilità" vogliamo provare a raccontare una possibilità di rilancio per Bergamo: sia dal punto di vista economico che da quello, meno facile, legato alla percezione da parte dei cittadini di essere parte di un comune sentire, dell'orgoglio di essere in un luogo/di un luogo, dell'essere comunità.

Ben sapendo che l'orizzonte temporale d'azione del PUT è limitato (ma ben consci che l'ultima volta che è stato approvato è stato quasi 10 anni fa), abbiamo voluto costruire delle proposte che si pongono come orizzonte temporale il 2020 in modo da potersi integrare con le proposte del Patto dei Sindaci e poter contribuire agli sforzi già avviati per la riduzione delle emissioni.

Non si tratta di proposte utopiche. Sono perlopiù tratte da documenti ufficiali elaborati dal Comune di Bergamo o dei quali abbiamo verificato l'attuabilità in altri Comuni di dimensioni analoghe. Non abbiamo voluto scrivere favole (avremmo proposto una linea metropolitana che colleghi la stazione con la funicolare bassa...), ma abbiamo scelto la concretezza e la fattibilità.

Il futuro della nostra città è imperniato attraverso una visione della mobilità che ponga il cittadino al centro del suo campo d'azione. Vogliamo evidenziare con forza come la maggior parte della necessità di movimento, in città, è su percorsi brevi; il centro della città non supera i 2 km di raggio. In quest'ottica

andrebbero ripensati molti dei servizi pubblici attualmente esistenti, indagando le necessità dei potenziali fruitori del trasporto pubblico. Ampliare e diversificare l'offerta cercando di individuare strumenti nuovi e coraggiosi (anche questa terminologia è ripresa da documenti redatti e, a nostro avviso, disattesi dall'amministrazione comunale). Strumenti che partano dal cittadino e dalle sue necessità: una mobilità tranquilla permette a tutti i cittadini una convivenza più serena. La necessità di spostamento in città deve partire dall'osservazione che la maggioranza delle persone si muove a piedi su percorsi brevi e che l'uso dei mezzi privati per lo spostamento è conseguente alla mala organizzazione di servizi specifici. Le proposte sulla mobilità sono quindi da collegare ad una profonda revisione dei tempi e dei servizi della città in particolare degli esercizi commerciali e degli uffici pubblici.

Lo ripetiamo nuovamente: gli utenti più importanti della città sono i pedoni. Sono loro che registrano il più alto numero di km percorsi quotidianamente. Dal loro punto di vista deve partire qualsiasi progettualità. Fino ad ora siamo stati talmente dipendenti dall'auto che nelle nostre città si fanno interventi a misura di automobile piuttosto che di cittadino.

Deve essere garantita, la creazione di passaggi pedonali che faciliti il collegamento tra le varie zone, gli attraversamenti pedonali devono essere portati a "livello marciapiede", i marciapiedi devono essere allargati a discapito dei parcheggi, i parcheggi per le macchine devono essere tolte dal bordo delle strade, deve essere favorita la fruibilità da parte delle bici, le strade devono tornare ad essere luogo di incontro con un arredamento adeguato... Non esercizi di stile o esperimenti ma una progettualità che deve esprimersi in modo coerente in tutta la città.

Per quel che riguarda le proposte del PUT ci permettiamo di inviare le seguenti proposte di integrazione o modifica di quanto già elaborato dall'Amministrazione.

Ci pare chiaro che l'obiettivo, di fronte ai numeri presentati, non possa che essere quello di liberare la città dalle auto e di puntare concretamente verso una visione della città che ponga la pedonalità come suo punto di forza e che adotti una visione dolce per quel che riguarda la mobilità.

Ci permettiamo, infine di porre una questione fondamentale per il senso stesso dell'elaborazione del PUT: riteniamo che si sia persa un'altra occasione per tentare di colmare la profonda distanza che ormai separa la politica e l'amministrazione della città da chi ci abita e lavora.

Il processo di coinvolgimento dei cittadini alla "gestione" del territorio è certo faticoso e non semplice, ma è possibile e praticabile, cosi come hanno dimostrato esperienze realizzate anche nel nostra Paese, persino nella nostra provincia, perfino nella nostra città in altre occasioni.

Legambiente Bergamo ONLUS
Sede legale: Via Quarenghi 34
info@legambientebergamo.it
www.legambientebergamo.it
Codice Fiscale: 95008870164

Non crediamo che l'organizzazione da parte dell'amministrazione di 1 assemblea pubblica per presentare i contenuti del Piano comunicata 2 giorni prima dell'incontro stesso sia un modo efficace per coinvolgere la cittadinanza.
Non crediamo che le penose dichiarazioni che abbiamo sentito dal portavoce del sindaco e dall'assessore alla mobilità delegittimanti di parte del PUT siano un modo per coinvolgere i cittadini e creare cittadinanza attiva e consapevole.
Auspiachiamo, pertanto che, prima del passaggio in Consiglio Comunale venga avviato un percorso da parte dell'amministrazione, anche in collaborazione con le associazioni, con i comitati di quartiere, con le circoscrizioni, con le rappresentanze di categoria per andare ad illustrare i contenuti del PUT in tutti i quartieri, per raccogliere le osservazioni dei cittadini, per promuovere strumenti di partecipazione.

Legambiente Bergamo ONLUS
Sede legale: Via Quarenghi 34
info@legambientebergamo.it
www.legambientebergamo.it
Codice Fiscale: 95008870164

OSSERVAZIONI AGGIORNAMENTO DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO DEL COMUNE DI BERGAMO

Adottato con deliberazione della Giunta Comunale n. 346 Reg. G.C. del 30 ottobre 2012

Osservazione 1

Rilevato che:

A pagine 17 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo al paragrafo 5.1.1 si confermano le ZTL istituite suddividendole in 4 categorie (Annuale; Permanente; Temporale, valida solo in determinate fasce orarie; Notturna)

Si propongono le seguenti integrazioni:

a) "viene istituita la ZTL temporale di Borgo Santa Caterina"

in subordine

"viene istituita la ZTL temporale di Borgo Santa Caterina attraverso un percorso di confronto con i residenti i commercianti, i portatori di interessi comuni"

b) "viene istituita la ZTL temporale di Borgo Palazzo da Piazza Sant'Anna a Via Camozzi"

in subordine

"viene istituita la ZTL temporale di Borgo Palazzo da Piazza Sant'Anna a Via Camozzi attraverso un percorso di confronto con i residenti, i commercianti, i portatori di interessi comuni"

c) "viene istituita la ZTL temporale di Valtesse Via Biava, via Burattini, via Solari, via Vacha nelle fasce orarie di afflusso/deflusso dalla città"

d) "viene istituita la ZTL temporale di via Corridoni dal Ponte della circonvallazione a Via Martinella nelle fasce orarie di afflusso/deflusso dalla città"

Osservazione 2

Rilevato che:

A pagine 17 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo al paragrafo 5.1.1 si confermano le ZTL istituite suddividendole in 4 categorie (Annuale; Permanente; Temporale, valida solo in determinate fasce orarie; Notturna)

Si propone la seguente integrazione:

a) "Sono istituite ZTL scolastiche in prossimità di tutti gli istituti di ogni ordine e grado.

In subordine,

"Sono istituite ZTL scolastiche in prossimità delle scuole dell'infanzia"

in subordine

Legambiente Bergamo ONLUS
Sede legale: Via Quarenghi 34
info@legambientebergamo.it
www.legambientebergamo.it
Codice Fiscale: 95008870164

"Sono istituite ZTL scolastiche in prossimità delle scuole materne"

in subordine
"Sono istituite ZTL scolastiche in prossimità delle scuole elementari

in subordine
"Sono istituite ZTL scolastiche in prossimità delle scuole medie"

in subordine
"Sono istituite ZTL scolastiche in prossimità delle scuole superiori".

OSSERVAZIONE 3

Rilevato che:
A pagina 18 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo al paragrafo 5.1.1 si individua la tempistaica di attivazione di 7 telecamere in corrispondenza dei varchi di Città Alta

Si propone la seguente modifica:
"S. LORENZO - FARA (da attivare all'apertura del parcheggio di Via Fara alternativo all'attuale area di sosta di Piazza Mercato del Fieno)"

Sostituire con:
"Attivazione immediata della telecamera 7 San Lorenzo - Fara con destinazione del Parcheggio di Piazza Mercato del Fieno ai soli residenti"

OSSERVAZIONE 4

Rilevato che:
A pag. 18 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo si dichiara che "L'attivazione dei varchi elettronici verrà accompagnata da un piano di comunicazione rivolto alla popolazione, prevedendo anche incontri con le associazioni di categoria (es. commercianti, artigiani, strutture ricettive)."

Si chiede la modifica della frase con la seguente:
"Prevedendo incontri con i portatori di interessi comuni, con associazioni di categoria, comitati di cittadini, istituzioni scolastice, agendo in modo da favorire la massima e migliore partecipazione"

OSSERVAZIONE 5

Rilevato che:
A pag 20 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo al paragrafo 5.1.2 si individuano le "Zone 30" esistenti e da istituire

Si richiede la seguente integrazione:

Legambiente Bergamo ONLUS
Sede legale: Via Quarenghi 34
info@legambientebergamo.it
www.legambientebergamo.it
Codice Fiscale: 95008870164

"Viene istituito il limite di 30 Km/h nell'intero territorio cittadino".

In subordine:
"Viene istituito il limite di 30 km/h sull'intero territorio cittadino valutando caso per caso le eccezioni per le quali può venire mantenuto il limite dei 50 km/h. Le valutazioni andranno effettuate sulla base del rischio effettivo di velocità di punta più elevate stabilito utilizzando le statistiche sull'incidentalità e la verifica della presenza di situazioni potenzialmente pericolose (es. presenza di plessi scolastici, parcheggi su strada, angoli ciechi, colli di bottiiglia etc).

in subordine:
"Viene istituito il limite di 30 Km/h sulle strade urbane dell'intero territorio cittadino"

in subordine:
"Viene istituito il limite di 30 Km/h in prossimità di luoghi aggregatori di anziani, bambini e adolescenti",

in subordine
"Viene istituito il limite di 30 Km/h in prossimità delle scuole materne",

in subordine
"Viene istituito il limite di 30 Km/h in prossimità delle scuole elementari",

in subordine
"Viene istituito il limite di 30 Km/h in prossimità delle scuole medie",

in subordine
"Viene istituito il limite di 30 Km/h in prossimità delle scuole superiori",

in subordine
"Viene istituito il limite di 30 Km/h in prossimità di parchi pubblici",

in subordine
"Viene istituito il limite di 30 Km/h in prossimità di oratori"

in subordine
"Viene istituito il limite di 30 Km/h in prossimità delle biblioteche"

in subordine
"Viene istituito il limite di 30 Km/h in prossimità di centri anziani"

in subordine
"Viene istituito il limite di 30 Km/h in prossimità delle chiese, dei cimiteri e dei luoghi di culto"

Legambiente Bergamo ONLUS
Sede legale: Via Quarenghi 34
info@legambientebergamo.it
www.legambientebergamo.it
Codice Fiscale: 95008870164

OSSERVAZIONE 6

Rilevato che:

A pag 21 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo al paragrafo 5.1.3 viene riportata la seguente frase "Tuttavia, l'indagine sulla domanda e offerta di sosta appositamente condotta per lo sviluppo del Piano ha evidenziato esigenze puntuali di riequilibrio nella ripartizione dell'offerta tra sosta residenziale e sosta ad uso pubblico."

Se ne richiede la sostituzione con:

"Tuttavia, l'indagine sulla domanda e offerta di sosta appositamente condotta per lo sviluppo del Piano ha evidenziato esigenze puntuali di riequilibrio nella ripartizione dell'offerta tra sosta residenziale e sosta ad uso pubblico. In particolare sull'opportunità di ridurre gli stalli su strada disponibili per i non residenti devono venire progressivamente ridotti fino alla loro totale eliminazione a favore di stalli in aree esterne o in parcheggi sotterranei."

in subordine:

"Tuttavia, l'indagine sulla domanda e offerta di sosta appositamente condotta per lo sviluppo del Piano ha evidenziato esigenze puntuali di riequilibrio nella ripartizione dell'offerta tra sosta residenziale e sosta ad uso pubblico. In particolare sull'opportunità di ridurre gli stalli su strada disponibili per i non residenti che devono venire progressivamente ridotti"

OSSERVAZIONE 7

Rilevato che:

A pag 21 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo al paragrafo 5.1.2 si parla della regolazione della sosta su strada, si richiede l'integrazione del paragrafo con la seguente frase:

"Per ogni parcheggio per l'uso pubblico che verrà individuato in aree esterne ne verrà cancellato uno nelle aree centrali della città e dei quartieri"

OSSERVAZIONE 8

Rilevato che:

A pag 21 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo viene riportata la seguente frase: "In particolare, il fabbisogno rilevato di offerta di sosta (su strada) ad uso pubblico, con particolare riguardo alle zone centrali di Città Bassa, non può che orientare l'azione verso un controllo più efficace della sosta irregolare."

Se ne propone la sostituzione con:

"In particolare, il fabbisogno rilevato di offerta di sosta (su strada) ad uso pubblico, con particolare riguardo alle zone centrali di Città Bassa, non può che orientare l'azione verso un controllo più efficace della sosta irregolare anche attraverso strumenti di telecontrollo."

Legambiente Bergamo ONLUS
Sede legale: Via Quarenghi 34
info@legambientebergamo.it
www.legambientebergamo.it
Codice Fiscale: 95008870164

OSSERVAZIONE 9

Rilevato che:

A pag 21 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo viene riportata la seguente frase: "La politica della sosta dovrà essere basata sull'incentivazione di comportamenti virtuosi attraverso l'introduzione di un'apposita regolamentazione in grado di ridurre la pressione della domanda di sosta pendolare sulle aree centrali della città, riservando tali aree alla sosta dei residenti."

Se ne propone la sostituzione con:
"La politica della sosta dovrà essere basata sull'incentivazione di comportamenti virtuosi attraverso l'introduzione di un'apposita regolamentazione in grado di ridurre la pressione della domanda di sosta pendolare sulle aree centrali della città, riservando tali aree alla sosta dei residenti, nonché con l'adozione di strumenti di telecontrollo che permettano l'individuazione e la contravvenzione dei comportamenti scorretti"

OSSERVAZIONE 10

Rilevato che:

A pag 22 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo viene riportata la seguente frase:
"Città Alta: progressiva pedonalizzazione delle piazze più significative dal punto di vista urbanistico e sociale (Mercato Fieno, Mascheroni, Cittadella, Angelini) anche in relazione alla realizzazione del parcheggio in Via della Fara"

Si propone la modifica della frase con:
"Città Alta: progressiva pedonalizzazione delle piazze più significative dal punto di vista urbanistico e sociale (Mercato Fieno, Mascheroni, Cittadella, Angelini)"

OSSERVAZIONE 11

Rilevato che:

A pag 22 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo viene riportata la seguente frase: "Malpensata: promozione del park&ride (interscambio sia con il mezzo pubblico sia con il bike sharing)"

Si propone la modifica della frase con:
"Malpensata: riduzione dei posti disponibili per la sosta lunga e piano di riassetto del Piazzale della Malpensata."

OSSERVAZIONE 12

Rilevato che:

A pag 22 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo si tratta l'argomento della regolazione della sosta su strada si propone di inserire la seguente frase: "L'impegno per la realizzazione di sviluppo futuri delle politiche della sosta saranno orientati verso l'attivazione di centri di scambio nei centri commerciali della cintura urbana collegandoli tramite navette e dotandoli di stazione

Legambiente Bergamo ONLUS
Sede legale: Via Quarenghi 34
info@legambientebergamo.it
www.legambientebergamo.it
Codice Fiscale: 95008870164

LaBigi".

OSSERVAZIONE 13

Rilevato che:

A pag 22 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo sono elencati i principali punti di intervento per l'offerta di sosta, si propone di inserire:"Valtesse: attivazione dei parcheggi previsti dal progetto della linea 2 TEB"

OSSERVAZIONE 14

Rlevato che:

A pag 23 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo è scritta la seguente frase: "A fronte dei risultati delle indagini del PUT in merito al rapporto domanda/offerta di sosta a uso pubblico o per residenti nelle diverse zone della città, L'Amministrazione comunale valuterà l'opportunità di effettuare, nel breve- medio periodo, uno studio di dettaglio, eventualmente come Piano particolareggiato del P.U.T., che ponga le condizioni per emanare il bando finalizzato alla concessione di aree comunali in diritto di superficie/sottosuolo ai privati per la realizzazione delle autorimesse pertinenziali destinate soprattutto alla residenza."

Si propone di sostituirla con:

"A fronte dei risultati delle indagini del PUT in merito al rapporto domanda/offerta di sosta a uso pubblico o per residenti nelle diverse zone della città, L'Amministrazione comunale valuterà l'opportunità di effettuare, nel breve- medio periodo, uno studio di dettaglio, eventualmente come Piano particolareggiato del P.U.T., che ponga le condizioni per emanare il bando finalizzato alla concessione di aree comunali in diritto di superficie/sottosuolo ai privati per la realizzazione delle autorimesse pertinenziali destinate soprattutto alla residenza senza ulteriore consumo di suolo non urbanizzato."

OSSERVAZIONE 15

Rilevato che:

A pag 23 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo si propone l'attivazione di bandi per la crezione di nuovi posti per la sosta, nell'ottica di evitare ulteriore spreco di suolo in città, si propone di integrare il testo con la seguente frase:

"A fronte dei risultati delle indagini del PUT in merito al rapporto domanda/offerta di sosta a uso pubblico o per residenti nelle diverse zone della città, L'Amministrazione comunale valuterà l'opportunità di effettuare, nel breve- medio periodo, uno studio di dettaglio, eventualmente come Piano particolareggiato del P.U.T., che ponga le condizioni per attivare accordi con i privati per riqualificare aree produttive dismesse o comunque non utilizzate creando autorimesse pertinenziali."

Legambiente Bergamo ONLUS
Sede legale: Via Quarenghi 34
info@legambientebergamo.it
www.legambientebergamo.it
Codice Fiscale: 95008870164

OSSERVAZIONE 16

Rilevato che:

A pag 23 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo si propone l'attivazione di bandi per la crezione di nuovi posti per la sosta, nell'ottica di evitare ulteriore spreco di suolo in città, si propone di integrare il testo con la seguente frase:

"Per ogni parcheggio che verrà creato ne verrà cancellato uno in superficie"

OSSERVAZIONE 17

Rilevato che:

A pag 32 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo viene riportata la seguente frase: " Il principale intervento è costituito dalla pedonalizzazione, con attuazione in un prima fase sperimentale nell'ambito di un arco massimo compreso tra le ore 14.00 del sabato e le ore 24.00 della domenica, dell'intera via Tasso (già programmata dal Piano come ZTL permanente in estensione dell'attuale zona 11 "Tasso/Tre Passi-Pignolo") per la realizzazione degli assi pedonali "Sentierone Allungato" tra P.zza S. Spirito e P.zza Pontida e Via Roma/Via Papa Giovanni XXIII.

Si propone di modificarla con:

" Il principale intervento è costituito dalla pedonalizzazione, con attuazione dell'intera via Tasso (già programmata dal Piano come ZTL permanente in estensione dell'attuale zona 11 "Tasso/Tre Passi-Pignolo") per la realizzazione degli assi pedonali "Sentierone Allungato" tra P.zza S. Spirito e P.zza Pontida e Via Roma/Via Papa Giovanni XXIII."

OSSERVAZIONE 18

Rilevato che:

A pag 32 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo viene riportata la seguente frase: "L'intervento sul "Sentierone Allungato" si inquadra nella strategia di attivazione sistematica di una più estesa "area ambientale – centro storico", con particolare riguardo alle giornate di festività (es. Natale) ed in occasione di grandi eventi in città,"

Si propone di modificarla con:

"L'intervento sul "Sentierone Allungato" si inquadra nella strategia di attivazione sistematica di una più estesa "area ambientale – centro storico", con calendario annuale che comprenda le principali giornate di festività (es. Natale), le domeniche ed in occasione di grandi eventi in città."

OSSERVAZIONE 19

Rilevato che:

A pag 32 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo viene proposta una cartina che rappresenta l'Area Ambientale del Comune di Bergamo, si propone di

a) modificare planimetria facendola coincidere con quella della Zona Rossa dell'Adunata Nazionale degli Alpini.

b) inserire nell'Area Ambientale via Borgo Santa Caterina e via Borgo Palazzo (da Piazza Sant'Anna a via

Legambiente Bergamo ONLUS
Sede legale: Via Quarenghi 34
info@legambientebergamo.it
www.legambientebergamo.it
Codice Fiscale: 95008870164

Camozzi)

OSSERVAZIONE 20

Rilevato che:

A pag 33 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo viene riportata la seguente frase: "Sul fronte della sostenibilità verranno inoltre avviate analisi di fattibilità per valutare la possibile diffusione di veicoli a zero impatto ambientale e di eventuali servizi specifici lungo percorsi di forza e nelle aree a maggior attrattività turistica della città (mediante ad esempio servizi di trasporto con trenino o carrozze)"

Si propone di sostituirla con:

"Sul fronte della sostenibilità verranno inoltre avviate analisi di fattibilità per valutare la possibile diffusione di veicoli a zero impatto ambientale e di eventuali servizi specifici lungo percorsi di forza e nelle aree a maggior attrattività turistica della città (mediante ad esempio servizi di trasporto con trenino elettrico)"

OSSERVAZIONE 21

Rilevato che:

A pag 34 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo viene riportata la frase: "L'inquinamento atmosferico è un problema complesso che affligge da sempre le aree urbane del mondo senza confini territoriali e per questo richiede interventi sovra comunali a tutti i livelli."

Si propone di modificarla con:
"L'inquinamento atmosferico è un problema complesso che affligge le aree urbane del mondo senza confini territoriali e per questo richiede interventi comunali e sovra comunali a tutti i livelli."

OSSERVAZIONE 22

Rilevato che:

A pag 36 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo viene riportata la frase: "Al fine di evitare il ripetersi di eventi di superamento dei valori limite di concentrazione di particolato fine PM10, l'Amministrazione Comunale valuterà la possibilità in via strutturale di attivare ulteriori blocco del traffico per le categorie di veicoli sopra indicate."

In considerazione del noto rapporto esistente tra velocità dei veicoli e produzione di PM10 e dell'opportunità di creare regole che permettano di comprendere l'efficacia reale delle soluzioni proposte,

si propone di integrarla con:
a) di imporre il limite di 30km/h per il traffico cittadino,
b) prevedere l'attivazione automatica del blocco del traffico in città dopo sette giorni di superamento dei limiti,

Legambiente Bergamo ONLUS
Sede legale: Via Quarenghi 34
info@legambientebergamo.it
www.legambientebergamo.it
Codice Fiscale: 95008870164

OSSERVAZIONE 23

Rilevato che:

A pag 36 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico viene riportato la frase "Si segnala, tuttavia, che negli ultimi anni si è registrato un miglioramento della qualità dell'aria cittadina: i dati di monitoraggio 2010 indicano un trend di miglioramento per quanto riguarda gli inquinanti di natura urbana."

In considerazione del fatto che i dati del 2011 e del 2012 prodotti quotidianamente dall'ARPA indicano un'inversione di tendenza in negativo,

si propone di modificare con:
"Si segnala, tuttavia, che dopo che per gli anni (fino al 2010) si è registrato un miglioramento della qualità dell'aria cittadina i dati di monitoraggio 2011 e 2012 indicano un trend di peggioramento per quanto riguarda gli inquinanti di natura urbana.

OSSERVAZIONE 24

Rilevato che:

A pag 38 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico è riportata la frase "In quest'ottica è prevista la realizzazione di 4 nuovi parcheggi "scambiatori":
a. Via Baioni (in relazione alla realizzazione del previsto impianto di risalita)
b. Zona Fiera
c. Via delle Valli/Cimitero
d. Zona Ex-Gasometro"

Tenuto che del fatto che "Il documento di Piano è redatto ai sensi dell'art. 36 del Codice della Strada e delle Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici del 24 giugno 1995, come insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili e disponibili nel breve periodo, **nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate**"

Si suggerisce di cancellare "Via Baioni" nonché il periodo "1) Area di sosta Via Baioni. In relazione alla futura realizzazione dell'impianto di risalita tra l'asse urbano di penetrazione di Via Cristoforo Baioni e Via Fara, attualmente in fase di progettazione, è stata presa in considerazione l'ipotesi di allestire una nuova area di sosta a servizio di tale impianto.

Allo stato attuale, per l'area considerata, l'accesso a Via Fara è limitato ad un percorso pedonale: chi raggiunge Bergamo in auto ed è diretto in città alta può effettuare un intercambio presso il Preda Parking e raggiungere Via Fara attraverso via della Noca in circa 30/35 minuti.

L'ascensore fornirebbe un'alternativa similare (con tempi di percorrenza più contenuti) nel caso in cui si prevedesse di realizzare un parcheggio in prossimità dell'impianto. L'area individuata a tale scopo è compresa tra il torrente Morla e la via Baioni ed ha un'estensione pari a circa 5.000 mq. Per scongiurare possibili fenomeni di degrado ambientale e per garantire un'adeguata rotazione soprattutto nei giorni festivi, la sosta dovrebbe essere regolata da sistemi automatici di accesso con tariffazione a tempo."

Legambiente Bergamo ONLUS
Sede legale: Via Quarenghi 34
info@legambientebergamo.it
www.legambientebergamo.it
Codice Fiscale: 95008870164

in quanto il "previsto impianto di risalita" è una dotazione che varia la dotazione di infrastrutture cittadine e non è, al momento un progetto realistico.

OSSERVAZIONE 25

Rilevato che:

A pag 38 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo è riportata la frase "In quest'ottica è prevista la realizzazione di 4 nuovi parcheggi "scambiatori":

a. Via Baioni (in relazione alla realizzazione del previsto impianto di risalita)
b. Zona Fiera
c. Via delle Valli/Cimitero
d. Zona Ex-Gasometro"

Tenuto che del fatto che "Il documento di Piano è redatto ai sensi dell'art. 36 del Codice della Strada e delle Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici del 24 giugno 1995, come insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili e disponibili nel breve periodo, **nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate"**

Si suggerisce la cancellazione del punto d "Zona Ex-Gasometro" in quanto area non attualmente nelle disponibilità del Comune di Bergamo.

OSSERVAZIONE 26

Rilevato che:

A pag 38 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo si individuano le nuove aree di interscambio che dovranno essere attivate nel Comune di Bergamo per la promozione dell'intermodalità tra il trasporto privato e il trasporto pubblico locale.

Si propone l'inserimento nella lista delle Aree di un parcheggio a Valtesse Sant'Antonio – utilizzando l'area individuata come parcheggi di scambio nel progetto della linea 2 del metrò TEB (già ferrovia della Val Brembana) in quanto area già prevista in quel progetto a questo scopo.
Tale area risponderebbe alle esigenze di alleggerimento del traffico entrante dalla Val Brembana e dalla Valle Imagna e potrebbe usufruire della vicinanza delle linee di autobus 3, 7 e 9.

In relazione a quanto scritto si propone di inserire il seguente testo:
In relazione alla futura attivazione delle linea 2 del Tram delle Valli lungo il sedie della Ferrovia della Val Brembana, si intendono attivare i parcheggi previsti a servizio dell'opera.
Allo stato attuale il parcheggio previsto si troverebbe a poca distanza dalla fermata della Linea 3 del 7 e del 9 così da permettere sia l'accesso a città Alta tramite bus che l'accesso al centro per coloro che arrivano dalla Val Brembana e dalla Val Imagna

Legambiente Bergamo ONLUS
Sede legale: Via Quarenghi 34
info@legambientebergamo.it
www.legambientebergamo.it
Codice Fiscale: 95008870164

OSSERVAZIONE 27

Rilevato che:

A pag 41 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo è riportata la frase:
"In via prioritaria dovrà essere valutata l'ipotesi di riservare al trasporto pubblico locale la tratta da Via Lochis/incrocio via Polaresco e via Briantea/incrocio via Croce Rossa."

In considerazione dei disagi che si verrebbero a creare per i residenti in Longuelo si propone di modificarla con:

In via prioritaria dovrà essere valutata l'ipotesi di riservare al trasporto pubblico locale e al traffico locale la tratta da Via Lochis/incrocio via Polaresco e via Briantea/incrocio via Croce Rossa anche tramite l'uso di sistemi informatizzati di gestione del traffico"

OSSERVAZIONE 28

Rilevato che:

A pag 42 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo è riportata la frase:

"Attraverso piani particolareggiati verranno individuate le corsie preferenziali da realizzare su ulteriori direttrici a maggior frequenza in cui migliorare la velocità commerciale e la regolarità."

Si sostituire con:
"Attraverso piani particolareggiati verranno individuate le corsie preferenziali da realizzare su ulteriori direttrici a maggior frequenza in cui migliorare la velocità commerciale e la regolarità. L'Assessorato alla mobilità svilupperà Piani particolareggiati su via Bonomelli, via Baioni, Viale G.Cesare, via XXIV Maggio, via Corridoni nel periodo di vigenza dell'attuale PUT"

OSSERVAZIONE 29

Rilevato che:

Nel capitolo 5 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo si tratta la gestione dell'intermodalità e del Trasporto Pubblico Locale,

si propone l'inserimento del seguente paragrafo:

5.3.5 Le fermate del TPL
Le fermate devono essere rese più confortevoli: riprogettazione delle pensiline, migliore fruibilità, informazioni (a tecnologia digitale, con quadri informativi dotati di planimetrie e riproduzioni dell'intera rete di linee urbane), interventi per evitare la sosta di auto, riprogettazione dei sistemi di illuminazione utlizzando tecnologie a basso consumo, riprogettazione degli spazi e della possibilità di sedersi.

Legambiente Bergamo ONLUS
Sede legale: Via Quarenghi 34
info@legambientebergamo.it
www.legambientebergamo.it
Codice Fiscale: 95008870164

OSSERVAZIONE 30

Rilevato che:

Nel paragrafo 5.4.2, a pag. 46 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo si tratta la gestione dell'intermodalità e del Trasporto Pubblico Locale, ed in particolare gli indirizzi per lo sviluppo del bike sharing

si propone l'integrazione tra abbonamento Bus/Tram e LABIGI.

OSSERVAZIONE 31

Rilevato che:

A pag 45 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo è inserita una tabella con gli interventi proposti sulla rete ciclabile,
se ne propone l'integrazione con

a) Ciclopedonale lungo il sedime della ferrovia della Val Brembana da Borgo Santa Caterina a Valtesse
b) Ciclopedonale che costeggi la linea ferroviaria seguendo il percorso della futura linea Tramtreno Albano Sant'Alessandro - Ponte San Pietro
c) Ciclopedonale di via Papa Giovanni XXIII in modo da creare una connessione diretta tra la Stazione - Polo Intermodale Marconi e il Centro cittadino
d) Ciclopedonale di viale Giulio Cesare in modo da collegare il quartiere di Monterosso

OSSERVAZIONE 32

Rilevato che:

A pag 50 dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del Comune di Bergamo si parla della sicurezza degli attraversamenti pedonali,

Dopo la frase: "Come obiettivo nell'orizzonte di Piano, viene stabilita l'attrezzaggio minimo con avvisatori acustici di 10 attraversamenti all'anno, nei prossimi due anni.", si propone la seguente integrazione:

"Nell'ottica di privilegiare e proteggere i pedoni, gli attraversamenti pedonali saranno progressivamente rialzati a livello del marciapiedi"

in subordine:
"Nell'ottica di privilegiare e proteggere i pedoni, gli attraversamenti pedonali saranno progressivamente rialzati a livello del marciapiedi in prossimità di luoghi aggregatori di anziani, bambini e adolescenti",

in subordine
"Nell'ottica di privilegiare e proteggere i pedoni, gli attraversamenti pedonali saranno progressivamente rialzati a livello del marciapiedi in prossimità delle scuole materne",

in subordine
"Nell'ottica di privilegiare e proteggere i pedoni, gli attraversamenti pedonali saranno progressivamente

Legambiente Bergamo ONLUS
Sede legale: Via Quarenghi 34
info@legambientebergamo.it
www.legambientebergamo.it
Codice Fiscale: 95008870164

rialzati a livello del marciapiedi in prossimità delle scuole elementari",

in subordine
"Nell'ottica di privilegiare e proteggere i pedoni, gli attraversamenti pedonali saranno progressivamente rialzati a livello del marciapiedi in prossimità delle scuole medie",

in subordine
"Nell'ottica di privilegiare e proteggere i pedoni, gli attraversamenti pedonali saranno progressivamente rialzati a livello del marciapiedi in prossimità delle scuole superiori",

in subordine
"Nell'ottica di privilegiare e proteggere i pedoni, gli attraversamenti pedonali saranno progressivamente rialzati a livello del marciapiedi in prossimità di parchi pubblici",

in subordine
"Nell'ottica di privilegiare e proteggere i pedoni, gli attraversamenti pedonali saranno progressivamente rialzati a livello del marciapiedi in prossimità di oratori"

in subordine
"Nell'ottica di privilegiare e proteggere i pedoni, gli attraversamenti pedonali saranno progressivamente rialzati a livello del marciapiedi in prossimità delle biblioteche"

in subordine
"Nell'ottica di privilegiare e proteggere i pedoni, gli attraversamenti pedonali saranno progressivamente rialzati a livello del marciapiedi in prossimità di centri anziani"

in subordine
"Nell'ottica di privilegiare e proteggere i pedoni, gli attraversamenti pedonali saranno progressivamente rialzati a livello del marciapiedi in prossimità delle chiese, dei cimiteri e dei luoghi di culto"

Legambiente Bergamo ONLUS
Sede legale: Via Quarenghi 34
info@legambientebergamo.it
www.legambientebergamo.it
Codice Fiscale: 95008870164

ascom
COMMERCIO TURISMO SERVIZI
confcommercio
BERGAMO

43

CONFESERCENTI

Egregio signor
dott. Franco Tentorio
Sindaco
Comune di Bergamo - 24121

Bergamo, 13 dicembre 2012

Oggetto: Osservazioni al Piano Urbano del Traffico

Premessa

La sfida per tutti i soggetti coinvolti nel processo di pianificazione dello sviluppo urbano, compresi i commercianti e le loro associazioni di rappresentanza, deve essere quella di riuscire ad orientare il processo in una logica di sviluppo sostenibile in cui l'obiettivo sia il miglioramento del livello di qualità della vita del cittadino. Compito non semplice che assume la necessità di trovare equilibri sempre più avanzati tra volontà di riqualificazione urbana e svolgimento delle attività commerciali: pianificazione urbanistica e pianificazione commerciale, unitamente alle strategie da porre in atto in tema di viabilità, non possono che essere lette in modo fortemente integrato, alla ricerca del mix più equilibrato per lo sviluppo della città.

La premessa è dunque determinante nel formulare l'auspicio che i punti salienti del Piano Urbano del Traffico trovino l'adeguato raccordo con la politica di sostegno alle attività commerciali posta in essere fino a questo momento, che ha assunto come prioritaria la conservazione, il miglioramento e l'espansione delle zone commerciali esistenti e in particolare, per quanto concerne il centro storico, con gli strumenti strategici implementati per accompagnare la crescita della rete commerciale cittadina (Distretto Urbano del Commercio).

Il piano urbano del traffico è del resto un provvedimento strategico per la vita dei cittadini ma anche per lo sviluppo della rete distributiva della città. In città di medie piccole dimensioni come è Bergamo, considerate anche le caratteristiche morfologiche e la rete viarie esistente nella nostra città, le decisioni sulla mobilità hanno ricadute immediate e tangibili sul commercio cittadino, stante la fortissima polarità espressa dalla distribuzione organizzata presente nei primissimi paesi dell'hinterland.

ASCOM via Borgo Palazzo 137 - 24125 Bergamo - tel. 035-4120203 fax 035-4120149 mail direzione@ascombg.it
CONFESERCENTI via Galli n. 8 - 24126 Bergamo – tel,. 035-4207278 fax. 0354207287, mail: direzione@conf.bg.it

PG E0185092_2012 PG E0185092_2012 PG E0185092_2012

Aree pedonali città bassa
5.2 sostenibilità ambientale
pagg. 32 e ss.

Un primo aspetto sul quale vogliamo focalizzare è la prospettiva delle Zone a traffico limitato della città (5.2.1). Concentrando l'attenzione su città bassa, riteniamo utile fare una distinzione fra zone commerciali già oggi caratterizzate da uno spiccato orientamento pedonale (Asse Sentierone e XX Settembre) e zone commerciali semicentrali con i borghi in cui si collocano attività che dipendono fortemente dall'accesso automobilistico.
Dalle mappature compiute negli ultimi anni si evidenzia come le aree centralissime, dopo una trasformazione che è durata anni, sono oggi caratterizzate quasi esclusivamente da un tessuto commerciale rivolto allo shopping, alla somministrazione mentre le aree semicentrali, subito a ridosso delle prime rappresentano ancora il polmone della distribuzione alimentare e di vicinato della città.

Se le prime possono conservare e sviluppare la loro vocazione commerciale attraverso la riqualificazione e il richiamo del centro città (a patto di renderle disponibili) per le seconde, nelle quali rientrano i quartieri attorno alle direttrici di penetrazione della città da est e da ovest, è necessario offrire diverse miscele e intensità di interventi finalizzati a garantire più elevati livelli di accessibilità.
La mobilità e la carenza dei parcheggi hanno infatti contribuito alla desertificazione di alcune zone cittadine, che oggi l'amministrazione sta cercando di rivitalizzare. La chiusura dei negozi ha impattato negativamente sul versante della sicurezza e del degrado, con crolli dei valori immobiliare e della qualità della vita dei cittadini.
Per questo le attenzioni maggiori devono essere: le aree pedonali individuate da Put e le corsie preferenziali a vantaggio del trasporto pubblico locale.

Per quanto riguarda la prospettiva di un "Sentierone allungato", ovvero la previsione di un asse pedonalizzato tra piazza Pontida e piazza Santo Spirito nel fine settimana e nei giorni festivi, si pone l'obiettivo di conservare l'area già dotata di queste caratteristiche e incoraggiare la necessaria transizione in altre aree già di per sé attraenti, facilmente accessibili, attive commercialmente e capaci in termini di sosta e parcheggio. Limitare al sabato e alla domenica tale scelta ci consentirebbe di monitorare tanto la sua compatibilità con le zone circostanti dal punto di vista viabilistico, quanto l'impatto sulle attività commerciali.

Un giudizio più prudente esprimiamo in ordine allo scenario più drastico, seppure formulato come "sperimentale", ovvero la creazione di un'area vasta pedonalizzata in occasione di feste o grandi eventi che coinvolge in un primo momento l'area tra Tiraboschi e Camozzi, in un secondo momento quella tra Maj e Paleocapa. L'obiettivo è ambizioso e l'area ha dato buona prova di sé durante i Giovedì di luglio, ma le implicazioni sono tante e meritano di essere discusse in modo più approfondito sulle modalità e i tempi che non vengono indicate dal piano.

ASCOM via Borgo Palazzo 137 - 24125 Bergamo - tel. 035-4120203 fax 035-4120149 mail direzione@ascombg.it
CONFESERCENTI via Galli n. 8 - 24126 Bergamo – tel. 035-4207278 fax 0354207287 mail direzione@conf.bg.it

Gli esperimenti in corso dimostrano che la chiusura al traffico di quest'area genera forte "attrattività" di frequentatori/consumatori, in quanto una serie di interventi pubblici e privati sostengano l'ampio contesto che si crea: Senza questa fondamentale condizione la chiusura rischia di impattare negativamente sulla città, non solo sotto il profilo commerciale. Il tema merita di essere approfondito e suggeriamo una discussione aperta in seno al Distretto Urbano del Commercio prima di assumere qualsivoglia decisione.

Corsie preferenziali
5.3 intermodalità e trasporto pubblico locale
pagg. 39 e ss.

Per quanto riguarda l'istituzione di corsie preferenziali individuate principalmente lungo gli assi viari di penetrazione della città da Est e da Ovest (5.3.3), con l'obiettivo di aumentare la velocità commerciale dei bus, abbiamo ricevuto da parte delle associazioni dei commercianti dei quartieri interessati alcune osservazioni che, a nostro avviso, meritano di essere prese in considerazione per l'attenta analisi sulle possibili ricadute negative che tali scelte possono comportare sia sui livelli di accessibilità alla rete commerciale esistente, che di congestionamento del traffico. Stiamo parlando infatti di zone commerciali ove le attività sono ancora fortemente dipendenti dal traffico veicolare e nelle quali sarebbe sbagliato fissare provvedimenti che scoraggino l'utilizzo del mezzo privato o tolgano eventualmente dei parcheggi; il che significa certamente tollerare occasionali traboccamenti del traffico veicolare, soprattutto nelle ore di punta, per promuovere il mantenimento e lo sviluppo delle funzioni commerciali.
Chiediamo pertanto lo stralcio della previsione delle corsie preferenziali.

Zone 30
5.1.2 Controllo della velocità dell'area urbana
Pagg. 20 e ss.

Infine ci preme sottolineare un aspetto inerente i quartieri residenziali. Allo scopo di moderare la velocità degli autoveicoli il Piano prevede l'istituzione di ulteriori zone 30 (Malpensata, al Villaggio degli Sposi, alla Celadina e Moroni/Leopardi): in linea generale ci sembra un adeguato provvedimento che permette una migliore integrazione dei veicoli con gli altri fruitori dello spazio interessato, facilmente adattabile a qualsiasi tessuto urbanistico, anche quelli caratterizzati dalla presenza di funzioni commerciali, che svolgono per lo più funzioni di vicinato per i residenti dei quartieri.

Sosta
5.1.3 Regolazione della sosta su strada
Pag. 21 e ss.

Altri aspetti che meritano attenzione afferiscono gli interventi previsti nelle Zone a Traffico Limitato, in particolare il principio di limitare la sosta a rotazione a favore della sosta riservata a residenti, che sottende la minaccia di sottrarre la sosta al servizio della funzione commerciale. A questo provvedimento è interessata principalmente l'area di via Moroni e della relativa previsione chiediamo pertanto lo stralcio. Per lo stesso principio

sembra invece utile prevedere la sosta a rotazione nelle vie semicentrale dove insiste una funzione commerciale, ad esempio in via S. Bernardino tra via Galli e Largo Tironi, così

come l'inserimento della sosta a pagamento in Malpensata (fatte le debite considerazioni in ordine alle necessità dei pendolari).
Anche i principi per cui nelle ztl non sarà consentita la realizzazione di nuovi parcheggi pubblici o ad uso pubblico a rotazione (5.1.4 lett. e) e la previsione per cui per i cambi di destinazione d'uso degli immobili (da residenziale a commerciale) sarà data preferenza alla monetizzazione (5.1.4 lett. f), meritano di essere approfonditi nella loro applicazione concreta al fine di non farli diventare possibile ostacolo all'avvio di nuove attività commerciali.

Riguardo infine al tema della regolazione della sosta condividiamo il principio dello spostamento della sosta pendolare verso le aree esterne alla città incentivando l'eventuale utilizzo, anche intermodale del mezzo pubblico. Certamente ci preme approfondire il concetto del riequilibrio della ripartizione dell'offerta tra sosta residenziale e sosta ad uso pubblico, considerando che è la seconda a determinare la sopravvivenza della funzione commerciale e a favorire la vivacità della città. Se la sosta delle vie afferenti più interne e prive di negozi va mantenuta ed aumentata a favore dei residenti, i parcheggi delle vie principali dove insistono i negozi devono essere destinati alla sosta a rotazione. Circa le modalità di fruizione (durata) è auspicabile un confronto sulle reali esigenze commerciali della zona interessata. Senza trascurare la necessità di salvaguardare ed incrementare gli spazi riservati al carico scarico, con l'utilizzo del disco orario esposto come deterrente all'utilizzo improprio che oggi ne impedisce spesso la fruizione.

Cordiali saluti.

dott. Luigi Trigona
direttore Ascom Bergamo

dott. Giacomo Salvi
direttore Confesercenti Bergamo

ASCOM via Borgo Palazzo 137 - 24125 Bergamo - tel. 035-4120203 fax 035-4120149 mail direzione@ascombg.it
CONFESERCENTI via Galli n. 8 - 24126 Bergamo – tel. 035-4207278 fax 0354207287, mail: direzione@conf.bg.it

(44)

PARCO DEI COLLI DI BERGAMO

(Ente di Diritto Pubblico)

Deliberazione Numero 74 Del 12-12-2012

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI GESTIONE

Oggetto:
PIANO URBANO DEL TRAFFICO (P.U.T.) COMUNE DI BERGAMO - OSSERVAZIONE

L'anno duemiladodici il giorno dodici del mese di dicembre alle ore 16:30, presso questa Sede Amministrativa, convocata nei modi di legge, si è riunito il Consiglio di Gestione per deliberare sulle proposte contenute nell'ordine del giorno.

Dei Signori componenti del Consiglio di Gestione di questo Ente Parco:

MAROTTA LUCIO	**PRESIDENTE**	**P**
BOMBARDIERI NICOLA	**CONSIGLIERE**	**P**
MINETTI SANTO GIUSEPPE	**CONSIGLIERE**	**P**
SACCHI ROBERTO	**CONSIGLIERE**	**P**
ZANARDI ELENA PRISCILLA	**CONSIGLIERE**	**P**

ne risultano presenti n. 5 e assenti n. 0.

Assume la presidenza il Signor MAROTTA LUCIO in qualità di PRESIDENTE assistito dal SEGRETARIO Signor/a CORTI MANUELA, il quale provvede alla redazione del presente verbale.

Il Presidente, accertato il numero legale, dichiara aperta la seduta ed invita il Consiglio di Gestione ad esaminare e ad assumere le proprie determinazioni sulla proposta di deliberazione indicata in oggetto.

Comune di Bergamo
E0184947 13/12/2012
ento firmato digitalmente
[VI.7/1

PARCO DEI COLLI DI BERGAMO

(Ente di Diritto Pubblico)

IL CONSIGLIO DI GESTIONE

Premesso che in data 20 novembre 2012, p.g. 4615 il Comune di Bergamo, nella persona dell'assessore alle infrastrutture, gestione della mobilità e trasporti, avv. Gianfranco Ceci, ha comunicato l'avvenuta adozione del Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) del Comune di Bergamo, richiedendo la presentazione di osservazioni, da indirizzarsi al Sindaco, in un ottica di confronto sulla mobilità sostenibile;

Visto il Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) consultato sul sito internet del Comune di Bergamo ed in particolare gli allegati cartografici riguardanti le piste ciclo – pedonali;

Considerato che una parte del tracciato delle piste ciclo – pedonali è ricompresa all'interno del perimetro del Parco dei Colli di Bergamo;

Visto in particolare il tracciato di pista ciclo – pedonale coincidente con la strada comunale denominata via strada al Mulino;

Ritenuto opportuno formulare apposita osservazione al Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) del Comune di Bergamo, tenuto conto che è in corso da parte degli uffici del Parco dei Colli di Bergamo, congiuntamente con i competenti uffici comunali (Servizio valorizzazione opere infrastrutturali, Servizio mobilità e trasporti, Servizio patrimonio), la verifica delle problematiche relative al transito promiscuo, ciclopedonale e di mezzi motorizzati, sulla strada comunale via al Mulino, della titolarità, vigilanza e manutenzione della stessa strada;

Visto il parere favorevole ai sensi degli artt. 49, 151 e 153 del D. Lgs 267/2000;

Con voti unanimi, favorevoli resi ai sensi di legge;

DELIBERA

1. di formulare apposita osservazione al Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) del Comune di Bergamo, come da schema allegato e parte integrante del presente atto;
2. di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile.

PARCO DEI COLLI DI BERGAMO

(Ente di Diritto Pubblico)

OSSERVAZIONE

Premesso che

- la via Strada al Mulino, con inizio dalla SP ex SS 470 Valle Brembana e termine al confine con il Comune di Paladina, negli elaborati grafici allegati al Piano Urbano del Traffico adottato dal Comune di Bergamo risulta indicata come pista ciclabile;
- la via strada al Mulino risulta iscritta nello stradario comunale al n. 681;
- il primo tratto di tale tracciato, (vedi planimetria allegata tratto colore blu)di proprietà comunale, per una lunghezza di circa ml 500, risulta a servizio delle abitazioni prospicienti tale via e pertanto il transito veicolare risulta essere promiscuo (carrale e ciclabile);
- all'imbocco della via strada al Mulino risulta presente un cartello di segnale d'obbligo "percorso pedonale e ciclabile", con sottoriportata la dicitura "eccetto autorizzati";
- il tracciato stradale della via strada al Mulino risulta intercluso, per un tratto, da parte di privato cittadino (vedi planimetria allegata tratto colore rosso);
- che il Parco dei Colli di Bergamo, alla fine degli anni 90, ha concesso la sanatoria per la realizzazione di un tracciato in variante al tratto intercluso (vedi planimetria allegata tratto colore giallo);
- è in corso da parte degli uffici del Parco dei Colli di Bergamo, congiuntamente con i competenti uffici comunali (Servizio valorizzazione opere infrastrutturali, Servizio mobilità e trasporti, Servizio patrimonio), la verifica delle problematiche relative al transito promiscuo, ciclopedonale e di mezzi motorizzati, sulla strada comunale, oltre alla titolarità, alla responsabilità, alla vigilanza, alla manutenzione sulla stessa;

CHIEDE

1) che venga stralciato il primo tratto della via strada al Mulino, per una lunghezza di circa ml 500 dalla rete delle piste ciclopedonali ovvero che venga indicato mediante apposita segnaletica orizzontale un sedime dedicato per il transito ciclopedonale;
2) che venga verificata l'avvenuta sdemanializzazione del tratto di sedime di pista ciclopedonale intercluso, (vedi planimetria allegata tratto colore rosso) con l'ottenimento della servitù di pubblico transito sul nuovo tracciato (vedi planimetria allegata tratto colore giallo);

PARCO DEI COLLI DI BERGAMO

(Ente di Diritto Pubblico)

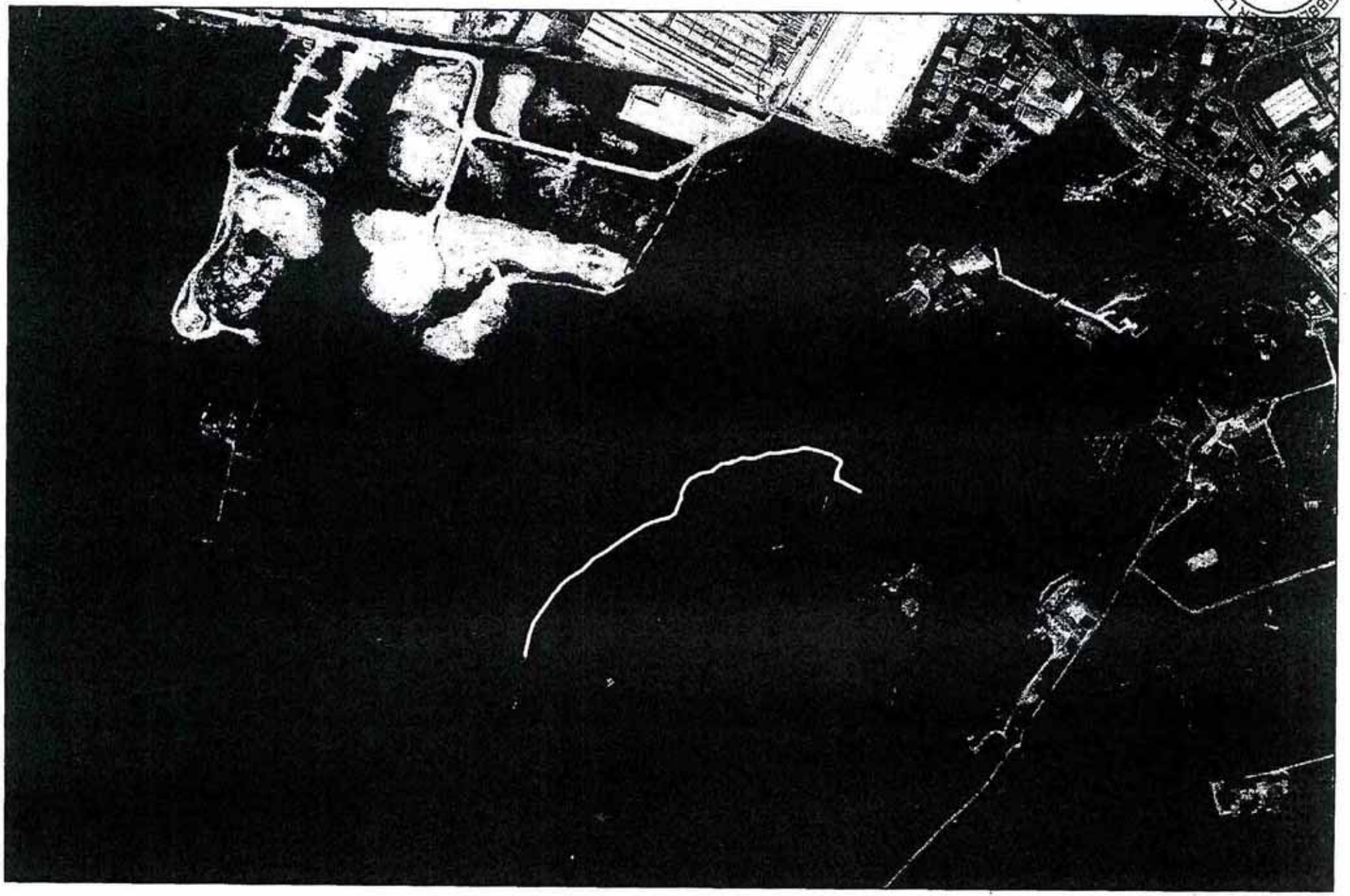
PARERE: Favorevole IN ORDINE ALLA REGOLARITA' TECNICA

f.to Il Responsabile del servizio interessato
ROTTINI PIERLUIGI

PARERE: Favorevole IN ORDINE ALLA REGOLARITA' CONTABILE

f.to Il Responsabile dei servizi finanziari
CORTI MANUELA

ALLEGATO ALL'OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DEL TRAFFICO



DEL PARCO
DEI COLLI DI
BERGAMO
GESTIONE

BBLICO PER

45

MONASTERO SAN BENEDETTO
Via S. Alessandro, 51 - 24122 Bergamo
Tel: 035.247461
Fax: 035.0951298
e-mail: monsanben.bg@tiscali.it

IN OGGETTO
Osservazione al P.U.T.
Piano Urbano del Traffico

Io sottoscritta Emilia Pezzoli (M. Tarcisia) Abbadessa del Monastero San Benedetto in Bergamo urgentemente chiedo, anche a nome delle consorelle, la sospensione della **ZTL comprendente il breve tratto di strada in Via S. Alessandro, dal semaforo di Via Garibaldi all'angolo di Via Botta,** penalizzante il nostro Monastero - isolandolo completamente - per quanto riguarda l'accesso delle forniture e dei tecnici; di diverse persone volontarie che si rendono disponibili di volta in volta a trasportare le sorelle anziane a visite mediche e di controllo; per le altre varie necessità della Comunità monastica, e in particolare, nelle domeniche e nei giorni festivi, i fedeli partecipanti alle nostra S. Messa delle ore 10 e le celebrazioni del pomeriggio solitamente fissate per le ore 17.30.

Si può immaginare che è impossibile pagare il pass per quanti vengono al Monastero!

Desideriamo che venga considerata ed esaudita la nostra richiesta, più volte presentata fin dal tempo dell'ex Sindaco Bruni che si era detto anche disponibile a sospendere la ZTL nel tratto di strada segnalato sopra.

Con l'occasione porgiamo cordiali auguri per le prossime Festività natalizie accompagnati dalla nostra riconoscente preghiera.

La Madre Abbadessa
Emilia (M. Tarcisia) Pezzoli O.S.B.

Emilia M. Tarcisia Pezzoli O.S.B

Bergamo, 12 dicembre 2012

MONASTERO DI S. BENEDETTO PAX

Ufficio Protocollo
Comune di Bergamo
Palazzo Uffici - P.zza Matteotti 3
24122 Bergamo

Comune di Bergamo
E0185619 14/12/2012

[illegible]

(46)

COMITATO GENITORI DI COLOGNOLA
Via San Pietro ai Campi - 24126 Bergamo
www.icmuzio.it/spazio genitori
Facebook: Comitato Genitori Colognola

Egr. Dott.
Franco TENTORIO
Sindaco del
COMUNE DI BERGAMO

UFFICIO PROTOCOLLO

Bergamo, 18 Dicembre 2012

OGGETTO: OSSERVAZIONI AL PIANO DEL TRAFFICO URBANO
QUARTIERE DI COLOGNOLA
RICHIESTA DI INTERVENTO SULLA VIA MUZIO

La sottoscritta Alice Caterina Locatelli in qualità di Presidente del Comitato Genitori del quartiere di Colognola comunica quanto segue.

Il nostro quartiere ha la fortuna di ospitare ben sei scuole di ogni ordine e grado (n. 1 asilo nido, n. 2 scuole dell'infanzia , n. 1 scuola primaria, n. 1 scuola secondaria di primo grado, n. 1 scuola secondaria di secondo grado Istituto "Belotti"). Ciò rende il nostro quartiere allegro e pieno di vita e riteniamo sia dovere di tutti far sì che i bambini/ragazzi dagli 0 ai 18 anni possano andare e tornare da scuola in sicurezza.

Come Comitato Genitori abbiamo inoltre attivato da circa un anno il progetto Piedibus, promosso dal Comune di Bergamo e ad oggi sono attive n. 3 linee che coprono buona parte del quartiere.

Ci permettiamo pertanto sottoporre alla Vs. attenzione alcune riflessioni oggetto di discussione in occasione dei nostri incontri, in particolare parliamo della via Muzio, una via ad alta densità di passaggio di automezzi di ogni categoria e contestualmente ad alta densità di passaggio pedonale.

1) Incrocio semaforico via per Stezzano/via per Azzano ove è collocata la scuola primaria Italo Calvino (oltre 300 alunni):

a) chiediamo di rivedere la tempistica verde/giallo/rosso del semaforo in quanto il verde per la svolta a destra delle autovetture si attiva prima del verde pedonale di attraversamento della via Muzio. Ciò significa che i pedoni, e i bambini in particolare, debbono attraversare quando le automobili sono già in velocità. Inoltre l'angolo che costeggia l'area della scuola è cieco, pertanto gli automobilisti che svoltano si trovano inaspettatamente i pedoni in attraversamento.

b) abbiamo riscontrato la mancanza di un presidio di polizia municipale dall'orario 7,40 alle ore 08,00 e dalle ore 12,55 alle ore 13,10; la motivazione di questo presidio è di permettere agli studenti di scuola secondaria di primo grado (scuola Muzio – circa 200 studenti) e secondaria di secondo grado (Istituto Belotti) l'attraversamento pedonale di tale incrocio in totale sicurezza. Come già sopra detto, gli automezzi provenienti da via per Azzano nella svolta a destra spesso non vedono che gli studenti (con semaforo verde a loro favore) stanno impegnando l'attraversamento con il rischio conseguente di essere investi

Comune di Bergamo
E0190843 27/12/2012

2) Passaggio pedonale della via Muzio all'altezza della Gioielleria angolo via Costantina: come segnalato con un cartello posto molto in alto e non visibile la velocità massima in quel tratto di strada è di km/h 30, limite ben poco rispettato dagli automobilisti con la conseguenza di una velocità spesso sostenuta e sorpasso di automezzi pubblici fermi alla pensilina.

Si richiede pertanto sulla via Muzio in corrispondenza dei due attraversamenti pedonali sopracitati l'istituzione di dissuasori di velocità che permettano una riduzione tale da garantire la sicurezza dei cittadini così come fatto, ad esempio, lungo la via Gasperini dove tali dissuasori sono stati collocati dopo gravi incidenti automobilistici.

Si richiede che la zona 30 sia quindi estesa nel tratto di via Muzio e Piazza Emanuele Filiberto (l'attraversamento pedonale di fronte alla chiesa è stato teatro di investimenti, fortunatamente con esiti non gravi) negli scorso anni e nel tratto di via per Azzano dove si affacciano gli ingressi dell'istituto B. Belotti e della scuola primaria I. Calvino.

Si sottolinea inoltre che queste vie e questi incroci sono anche linee del Piedibus di quartiere, progetto promosso dal Comune di BERGAMO. Sottoscrivono pertanto la presente anche i genitori autisti del Piedibus.

Con la speranza che Vogliate prendere in considerazione quanto sopra riportato in quanto riteniamo sia di pubblica utilità, porgiamo i nostri più cordiali saluti e siamo a disposizione per eventuali chiarimenti.

GENITORI AUTISTI PIEDIBUS
Il referente
Chiara Colosio

COMITATO GENITORI COLOGNOLA
Il Presidente
Alice Caterina Locatelli

Per eventuali informazioni:
ALICE CATERINA LOCATELLI
VIA MAMELI N. 7
24126 BERGAMO
CELL. 3207016276

(47)

ORDINE DEGLI INGEGNERI
DELLA PROVINCIA DI BERGAMO

24121 BERGAMO - Pass. Canonici Lateranensi, 1 - (Via G. Camozzi, 95) - tel. 035.223.234 - fax 035.235.238
www.ordineingegneri.bergamo.it - e-mail: ordine@ordineingegneri.bergamo.it

Prot. n. 0000396/2013

Bergamo, 9 aprile 2013

trasmissione tramite mail

Spettabile
Comune di Bergamo
alla c.a del Sindaco
Dott. Franco Tentorio

OGGETTO: Piano Urbano del Traffico (PUT) – Osservazioni

Egregio Signor Sindaco,
si inoltrano in allegato ulteriori osservazioni di dettaglio al Piano Urbano del Traffico, redatte dalla "Commissione Mobilità e infrastrutture relative" - dell'Ordine Ingegneri di Bergamo come già comunicato con lettera del 12 dicembre u.s. prot. n. 0001358/2012 con la quale si inoltrava una premessa alle osservazioni al Piano stesso.

Cordiali saluti.

IL PRESIDENTE
(Dott. Ing. Donatella Guzzoni)

ORDINE DEGLI INGEGNERI BERGAMO

n. 1 Allegato

PG E0058024_2013 PG E0058024_2013 PG E0058024_2013

COMMISSIONE MOBILITA' E INFRASTRUTTURE RELATIVE

Osservazione al Piano Urbano del Traffico del Comune di Bergamo, adottato con delibera di Giunta Comunale n. 346 del 30.10.2012

PREMESSA

L'Osservazione prende spunto dall'esame dei seguenti documenti che costituiscono parte integrante della deliberazione di adozione:

- relazione "Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico del Comune di Bergamo";
- allegati cartografici corrispondenti a "Zone 30" e "Piste ciclabili";
- allegato "Indagine per il conteggio dei flussi veicolari e della sosta";
- allegato " Indagine sulla domanda soddisfatta dal servizio di trasporto pubblico locale";
- relazione su "Analisi livelli incidentalità in ambito urbano".

Con riferimento alla relazione denominata "Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico del Comune di Bergamo", si osserva quanto segue.

Al paragrafo 1. vengono individuati 5 obiettivi che originano gli ambiti di intervento, ai quali corrispondono la sintesi delle azioni di piano (paragrafo 2.) ed i progetti di piano (paragrafo 5.).

OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

I tre paragrafi citati costituiscono gradi di dettaglio via via più dettagliati. Da un approfondimento della documentazione è utile presentare alcune osservazioni.

Più in dettaglio:

Paragrafo 4. – consta di un aggiornamento del quadro conoscitivo, con il quale sono stati reperiti i dati che costituiscono una delle basi su cui impostare le scelte.

Sono stati eseguiti rilievi dei flussi di traffico, utilizzando le precedenti ubicazioni storicamente utilizzate.

Si ritiene che sarebbe stato opportuno aggiornare la situazione, tenendo conto del fatto che sono state introdotte in alcune vie delle limitazioni al transito.

Ad esempio la via per Orio è diventata di fatto una strada a senso unico in uscita dalla città, visto che l'accesso è consentito per sole 2 ore giornaliere su 24. Conseguentemente il traffico in entrata è andato a ridistribuirsi su tutte le radiali in accesso alla città di tutto il quadrante sud che va dalla via Borgo Palazzo alla via San Bernardino.

Si osserva pertanto che sarebbe efficace:

- evidenziare le eventuali limitazioni al traffico introdotte, rispetto alle basi storiche di rilievo;
- riportare dette limitazioni all'interno delle tabelle e negli istogrammi di sintesi;
- apportare fattori di correzione, mediante opportuni coefficienti, ai flussi in entrata/uscita al fine di considerare correttamente la presenza di tali limitazioni.

Sarebbe inoltre utile l'elaborazione di figure di sintesi con:

- flussogrammi del traffico in transito nelle ore di punta del mattino e della sera;
- rapporti flussi/capacità nelle ore di punta del mattino e della sera, con identificazione dei livelli di congestione.

PG E0058024 2013 PG E0058024 2013 PG E0058024 2013

L'analisi critica della significatività dei punti di rilevamento e una loro possibile revisione ed implementazione, completerebbe i dati, finora riferiti a punti esterni e ai punti interni al centro abitato.

Non si ravvisano elementi conoscitivi sul tempo medio di attraversamento della città o di raggiungimento della zona centrale della città lungo le varie direttrici.

OSSERVAZIONI SPECIFICHE

Per quanto riguarda i singoli ambiti di intervento, con particolare attenzione al paragrafo 5 – progetti di piano, si rileva quanto segue:

- **Controllo e gestione del traffico**

Riguardo al traffico in transito non vengono indicate quali vie e/o quali aree siano a maggior sofferenza e pertanto non vengono indicate eventuali strategie correttive da mettere in atto per il traffico privato.

Sarebbe opportuno esplicitare un'analisi in tal senso, con particolare riferimento a scelte di incentivazione/disincentivazione per il raggiungimento dell'area centrale lungo le varie radiali.

Per quanto riguarda la valutazione qualitativa e quantitativa degli spazi per la sosta, non si rilevano indicazioni progettuali volte alla incentivazione/disincentivazione della ricerca di tali spazi all'interno del centro cittadino, fatta salva l'intercettazione degli spazi per la sosta libera finalizzata alla ulteriore implementazione della sosta regolamentata.

Sarebbe utile definire gli obiettivi e i diversi modelli di sosta che si intende di conseguenza adottare.

- **Sostenibilità ambientale**

L'apprezzabile scelta di tutelare in centro aree pedonali accessibili ai soli residenti pare essere in conflitto con la contestuale presenza di parcheggi pubblici in struttura accessibili a chiunque: la pedonalizzazione di aree centrali dovrebbe portare a mantenere traffico e veicoli fuori da tali aree, disincentivando comportamenti incoerenti con l'orientamento perseguito.

Si ritiene approriato chiarire orientamenti e strategie che si intendono attuare anche nel medio e lungo periodo, che oggi consentono la coesistenza di dette differenti esigenze e adottati nel Piano.

Si rileva che le scelte progettuali descritte (ad esempio per il potenziamento della rete di alimentazione per auto elettriche) e prospettate nel documento, hanno un orizzonte temporale dell'ordine di almeno 10 anni e si configurano di conseguenza come appartenenti più ad un PUM che ad un PUT, fatto salvo il coerente livello di strategicità.

E' necessario che siano esplicitate le valutazioni in merito completate da ipotesi di cronoprogrammi di massima.

- **Intermodalità e TPL**

Il tema dell'intermodalità viene trattato in modo poco unitario: si rilevano decisioni e indicazioni progettuali talvolta discrepanti e poco coordinate con il servizio di TPL.

Per poter effettuare una effettiva valutazione, si chiede che siano accessibili i dati sulla consistenza dell'intermodalità attesa e sulle eventuali ipotesi di attuabilità.

In relazione alle aree si interscambio, dovrebbero essere aprofondite valutazioni e motivazioni in relazione al numero previsto e alla coerenza di queste con il PGT e la circolazione urbana.

Le attuali politiche di TPL non sembrano particolarmente sinergiche con le azioni previste all'interno del documento redatto e le azioni indicate si ritengono non attuabili entro il biennio di validità del PUT.

Si ritiene pertanto opportuno esplicitare le modalità operative previste e le argomentazioni relative a tali scelte.

❖ **Ciclabilità**

Si ritiene improprio parlare di una 'rete' di piste ciclabili o ciclo-pedonali: tale rete di fatto è molto frammentaria e gli elementi progettuali volti alla sua complessiva realizzazione sono da riferirsi alle previsioni di PGT. Lo studio – richiamato quale supporto disciplinare – dell'Arch. Capitanio non risulta disponibile tra gli allegati elencati nel sito internet.

Si ritiene sarebbe opportuno esplicitare una verifica di coerenza tra i tempi previsti per il completamento della rete ciclabile e quelli di validità del PUT, con la quantificazione di eventuali ricadute sul traffico veicolare in transito.

Per quanto riguarda il bike sharing, analizzando i reports su modi d'uso ed utenti, parrebbe premiata dall'implementazione del servizio la zona ovest della città.

E' utile la declinazione dei criteri di potenziamento in relazione alla localizzazione dei nuovi punti di servizio.

❖ **Sicurezza pedonale e veicolare**

Il tema dell'incidentalità viene rinviato ad un documento allegato di 'analisi' in cui non si riscontrano elementi per la definizione di luoghi e punti di conflitto della viabilità maggiormente a rischio; vengono di contro analizzati gli incidenti ed i coinvolti (mezzi e persone) orientando le valutazioni alla definizione di tipologie di utenti della strada coinvolti e le fasce orarie preminenti in cui tali eventi accadono.

Le criticità viabilistiche e la georeferenziazione dei dati vengono di fatto rinviati a prossime azioni di censimento, riportando nella relazione due sole tavole estremamente sintetiche per l'individuazione e la trattazione del tema dei punti di pericolosità del traffico.

E' auspicabile che siano esplicitati criteri e priorità adottati ed il conseguente quadro dettagliato degli interventi su luoghi e punti di conflitto, completi di cronoprogrammi di massima.

Si ritiene inoltre opportuno che la tematica Piedibus venga affrontata allegando i percorsi attuali e quelli ipotizzati di prossima realizzazione, dettagliandone la priorità.

Chiudiamo con alcuni appunti generali sul Piano che speriamo possano essere tenuti in debito conto durante la stesura delle risposte alle osservazioni:

- il documento, molto descrittivo, potrebbe essere più concreto e trattare gli argomenti di rilievo in modo più approfondito, limitandosi ai temi e agli interventi attuabili nel breve periodo;
- il livello tecnico dovrebbe essere maggiormente supportato dalla banca dati né da calcoli di settore che avrebbero potuto sostanziare e supportare le scelte progettuali assunte.

Bergamo, 5 aprile 2013

48

GPR

Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo
Repertorio Comunale delle Libere Associazioni Reg. n. 8 del 14/05/95

Al sindaco dott. Tentorio

E p.c. :

Al vicesindaco avv. Ceci

All'assessore LL.PP. prof. Saltarelli

All'assessore Ecologia dott. Bandera

Bergamo, 18 marzo 2013

- **OGGETTO: OSSERVAZIONI P.U.T. : TROPPO TARDI?**

Egr. sig. Sindaco,
il tempo per fare le osservazioni al Piano Urbano del Traffico "a termini di legge" è scaduto, ma siamo sicuri che, anche se le avessimo fatte in tempo utile, sarebbero state le ennesime parole al vento.
Magari si chiederà il perché di questo tono "polemico".
Ecco le nostre risposte:

1. Le modalità di pubblicizzazione, condivisione e trasparenza del piano nei confronti dei cittadini sono state, se non totalmente assenti, quasi.
2. I tempi dati ai cittadini per fare le osservazioni (30gg.) sono del tutto fuori dalla realtà, se si vuole fare un lavoro serio.
3. Ancora una volta l'amministrazione ha deciso di fare un documento che riguarda il "vivere" la città a porte chiuse.

Comunque noi le osservazioni le avevamo fatte PREVENTIVAMENTE, ben tre anni fa, consegnando non solo a Lei, ma anche al vice sindaco Ceci, all'assessore Saltarelli e all'assessore Bandera quanto qui sotto nuovamente riproponiamo. (integralmente)
Di tutte le osservazioni, cosa è cambiato in questi tre anni?
La ex-casa del custode del Parco Galgario è stata data in gestione ad una cooperativa come ludoteca (peraltro decisione della giunta Bruni), pochi mesi fa è stata fatta la pulizia della roggia, è stato fatto il marciapiede di via Galgario e il GS di via Ghislandi ha chiuso. Qualcuno ha visto spuntare un cartello segnaletico "KM 30" all'inizio di via Borgo Palazzo (visto che il fondo è malmesso, non sia mai che qualcuno si faccia male e faccia causa al Comune...)

Dimenticavamo: i morti di via Ghislandi sono diventati tre e si è aggiunta un'altra vittima in Borgo Palazzo.....addirittura investita sulle strisce pedonali :
l'amministrazione ha fatto qualcosa? No!

RIPROPONIAMO INDIPENDENTEMENTE DA TUTTI I PUT, PUM, PGT....
LE NOSTRE OSSERVAZIONI!

Via Borgo Palazzo:

- La via è la strada di "penetrazione" dal traffico proveniente da Seriate, composto da automezzi, autobus di linea urbana ed extraurbana, autocarri e autoarticolati.

e-mail: gpr.borgopalazzo@gmail.com – Sede: Via Ghislandi 47/a – cell. 340 3419671

PG E0045202_2013 PG E0045202_2013 PG E0045202_2013

- La via, con i suoi oltre 3.500 abitanti, è la più popolosa di Bergamo ed è composta in gran parte da persone anziane che si spostano soprattutto a piedi e (qualche audace) in bicicletta
- La via è oggetto per tutto l'arco della giornata a lunghe code di mezzi fermi in coda al semaforo di piazza S. Anna : l'aria è particolarmente pesante
- La strada è percorsa anche da chi porta i figli a scuola (sono presenti: il nido comunale, una scuola materna pubblica e una privata, una scuola primaria di primo grado ed una di secondo grado per un totale di circa **850 alunni**), da chi va in Oratorio o alla Chiesa di S. Anna e dagli utenti dei negozi della via
- Si può affermare che sia una via "piena di vita" visto il numero dei soli residenti
- Richiesta di studio di mobilità alternativa con possibilità di deviazione parziale del traffico su via Piatti, allargando il sovrappasso sulla ferrovia?
- Richiesta di verifica cambio tragitto bus extraurbani per alleggerire la situazione
- Sono stati posizionati paletti dissuasori su gran parte della via: nei tratti dove questi non ci sono, le auto si fermano sul marciapiedi
- Dall'incrocio con viale Pirovano la pista ciclabile "salta" sul marciapiede e si interrompe per un breve tratto per poi riprendere da via Bono: è possibile dare continuità?
- Attraversamenti pedonali: i recenti fatti di cronaca sono il segnale di una pericolosità costante

Piazza S. Anna:

- sull'angolo dell'edicola c'è la fermata del Piedibus
- sul lato dell'edicola auto in sosta giorno e notte nonostante il divieto: risulta una quasi totale mancanza di controllo da parte dei vigili urbani
- essendo luogo di ritrovo di persone "ai margini della società" che bivaccano, soprattutto nei mesi estivi, è necessario un intervento di pulizia quotidiano
- il cartellone delle affissioni pubbliche (la pubblicità del Comune) è in una posizione defilata, poco visibile: bisognerebbe studiare una collocazione più visibile, magari vicino alla fermata del bus
- l'attraversamento pedonale potrebbe essere rialzato, in modo tale da "allargare" il sagrato della chiesa, per evitare la velocità delle auto, si potrebbero inserire elementi di arredo urbano quali fioriere
- regolamentazione del semaforo con segnale luminoso di precedenza ai pedoni, soprattutto per chi svolta da via Borgo Palazzo a via Maj

Via Torretta:

- la via è a senso unico, con accesso da via Borgo Palazzo
- non vi è marciapiede: richiesta di posa in opera di paletti o dissuasori di protezione per i pedoni
- attualmente l'accesso al Parco Galgario non è evidenziato con l'opportuna segnaletica di ingresso e degli orari: bisognerebbe provvedere all' installazione dell'adeguata segnaletica

Via dei Cappuccini:

- dopo le ns. segnalazioni è stato tinteggiato il lato sinistro dei muri degli edifici, rimane l'altro che presenta scritte e disegni poco edificanti, in considerazione anche del fatto che è la via di accesso per i bambini e i ragazzi delle scuole : una vera indecenza !
- una sistemazione ai giardinetti esterni alla scuola gioverebbe al decoro generale

Parco del Galgario:

- i servizi igienici sono di tipo prefabbricato, però, dopo mesi di assenza, quantomeno ci sono..... auspichiamo la loro collocazione definitiva nella ex-casa del custode
- la ex-casa del custode: la precedente amministrazione, dopo la decisione di trasferirvi il CAV contrariamente al progetto originale che invece prevedeva in quegli spazi una ludoteca, si era detta disponibile ad uno studio per poter far coesistere le due realtà
- sul lato di via Galgario risulta essere stato approvato dal Comune mesi fa la realizzazione del completamento del marciapiede (ora si interrompe con una strettoia della via in corrispondenza della roggia): sarebbe interessante sapere a che punto è il "procedimento"

Roggia

- anziché essere elemento di valorizzazione ambientale, la roggia a vista che costeggia il parco Galgario e ampiamente visibile dal ponte di Via Borgo Palazzo, ha i connotati di una discarica a cielo aperto: in zona tutti paghiamo il consorzio di bonifica, ma la pulizia profonda è da anni che non viene fatta.
- Gli effluvi maleodoranti mal si addicono alla grande vicinanza di scuole dedicate alla prima infanzia: bisognerebbe sollecitare il consorzio con una scaletta operativa costante nel tempo, con la garanzia che gli interventi di pulizia vengano effettuati almeno una volta all'anno, possibilmente in primavera, prima del caldo estivo

Incrocio di via Noli con via Ghislandi – via Ghislandi – via Malfassi

- l'incrocio di via Noli con via Ghislandi è estremamente pericoloso, perché ha scarsa visibilità: frequenti i casi i tamponamenti alcuni di essi anche con conseguenze gravi
- via Ghislandi è anch'essa una via di penetrazione della città soprattutto nei classici orari di spostamento da e per essa: per contro nei momenti di calma "invita" alla velocità: tra il 2007 e il 2008 ci sono stati **2 INCIDENTI MORTALI CON PEDONI**
- supermercato GS: si rileva che vi è un unico accesso che funge da ingresso/uscita: il problema è che la larghezza del cancello non permette la contemporaneità di 2 mezzi: si creano spesso situazioni di pericolosità
- in generale sulla via Ghislandi sarebbe da rivedere il sistema degli attraversamenti pedonali con una maggiore segnalazione in considerazione delle scuole presenti nella via
- l'uscita da via Malfassi (in curva) è pericolosa in quanto vi sono subito dei parcheggi per carico/scarico : la presenza di camion ostruisce la visibilità: rivedere la distribuzione della regolamentazione dei parcheggi
- via Malfassi non ha marciapiede: c'è una striscia bianca a terra con il simbolo del pedone: gli automobilisti se ne fanno un baffo: prevedere paletti dissuasori o incrementare la vigilanza

Via Vivaldi – via Serassi

- la via che porta alla "villa delle rose", non ha nemmeno un attraversamento pedonale e sono presenti le barriere architettoniche del caso (non essendoci attraversamenti non ci sono nemmeno gli scivoli!)

Note generali

- complessivamente si può affermare che, nonostante la presenza di molti istituti scolastici pubblici e privati, la segnaletica sia verticale che orizzontale sia insufficiente, visto l'alto grado di traffico veicolare presente nella zona
- gli attraversamenti pedonali sono da evidenziare con opportuna segnaletica orizzontale più visibile

3. CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI

OSSERVAZIONE N° 1

Protocollo Generale n° E0173500 del 22/11/2012

Provenienza:

ADAMI ALESSANDRO

Via Acquaderni – Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

1.1 Inserire nel PUT strumenti idonei per far rispettare i limiti di velocità e il divieto di sorpasso.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. Nello specifico gli strumenti indicati sonon già inseriti e previsti nel PUT al capitolo 5.1.7 relativo allo 3Sviluppo dei servizi di infomobilità3.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

1.2 Vietare il transito dei mezzi pesanti in orario notturno (22-6) lungo la circonvallazione Fabriciano.

Controdeduzioni: La circonvallazione rappresenta un asse prioritario di transito per la città, inibire il traffico dei mezzi pesanti su tale corridoio avrebbe fortissime ripercussioni sul resto della rete stradale cittadina.

Tutto ciò premesso, si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

1.3 Abbassare il limite di velocità lungo la circonvallazione Fabriciano da 70 km/h a 60 km/h.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso, si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

1.4 Prevedere l'adeguamento delle barriere fonoassorbenti anche sul tratto della circonvallazione Fabriciano - via Acquaderni.

Controdeduzioni: L'intervento richiesto è inquadrabile nel contesto generale relativo alla gestione dell'emergenza ambientale previsto dal PUT. Il Par. 5.2.4. sarà quindi integrato come segue: 3Nei piani di dettaglio saranno inseriti puntuali interventi e contromisure specifiche volte a mitigare l'impatto ambientale3.

Tutto ciò premesso, si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 2

Protocollo Generale n° E0176621 del 28/11/2012

Provenienza:

ASSOCIAZIONE BORGO SAN LEONARDO

c/o Piro Luciano (Bar Tabacchi Portici) via S. Bernardino, 6 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

2.1 Eliminare la ZTL San Bernardino - San Leonardo.

Controdeduzioni: La ZTL San Bernardino - San Leonardo ha l'obiettivo di ridurre la pressione della congestione da traffico e l'impatto dell'inquinamento atmosferico in un'ottica di sostenibilità ambientale su un'area di elevata rilevanza urbanistica. La sua permanenza manterrà un carattere sperimentale e su fasce orarie concordate con residenti e commercianti.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

OSSERVAZIONE N° 3

Protocollo Generale n° E0180822 del 05/12/2012

Provenienza:

CONDOMINIO PARCO SAN GIOVANNI BOSCO – VIA ZANICA, 2

c/o Gestioni Immobili geom. Antonio Quarti&C. s.a.s. via Locatelli, 62 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

3.1 Inserire il quartiere della Malpensata nella "Zona di particolare rilevanza urbanistica".

Controdeduzioni: L'area proposta non rientra nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 e non è stato indicato negli indirizzi dell'Amministrazione l'ampliamento della stessa. Comunque in merito a tale osservazione si specifica che con l'ampliamento del parco della Malpensata, la recente zona 0 ed il possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio si modificherà l'intero assetto del quartiere.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

3.2 Riservare la sosta ai residenti almeno su di un lato delle vie Mozart e Leoncavallo.

Controdeduzioni: L'area proposta pur non rientrando nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 potrà essere oggetto di un eventuale Piano di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, con il quale si valuterà la riorganizzazione della viabilità con un'eventuale ZTL anche in funzione dell'ampliamento del parco della Malpensata, della recente zona 0 e del possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 4

Protocollo Generale n° E0181800 del 07/12/2012

Provenienza:

IMPRENDITORI DI BERGAMO OVEST

c/o Ruggeri Dario – via Broseta, 106 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

4.1 Eliminare la previsione della corsia preferenziale prevista nel tratto stradale tra via Lochis/via Polaresco e via Broseta/via Croce Rossa.

Controdeduzioni: Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5. . eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

4.2 Realizzare una piccola rotatoria, eliminando il semaforo all'incrocio di via Broseta/via Croce Rossa e trasformare la via Lidice in senso unico in entrata da via Broseta.

Controdeduzioni: Si rimanda a specifici piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, evidenziando che il PUT prevede diversi livelli di regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica). Nel merito verrà valutata nella programmazione triennale del POP la fattibilità tecnica dell'intervento richiesto.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 5

Protocollo Generale n° E0182031 del 07/12/2012

Provenienza:

CONDOMINIO LEONCAVALLO – VIA LEONCAVALLO, 4

c/o Studio Gamba G. Vittorio s.a.s. via Pignolo, 5 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

5.1 Inserire il quartiere della Malpensata nella "Zona di particolare rilevanza urbanistica".

Controdeduzioni: L'area proposta non rientra nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 e non è stato indicato negli indirizzi dell'Amministrazione l'ampliamento della stessa. Comunque in merito a tale osservazione si specifica che con l'ampliamento del parco della Malpensata, la recente zona 0 ed il possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio si modificherà l'intero assetto del quartiere.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

5.2 Riservare la sosta ai residenti almeno su di un lato delle vie Mozart e Leoncavallo.

Controdeduzioni: L'area proposta pur non rientrando nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 potrà essere oggetto di un eventuale Piano di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, con il quale si valuterà la riorganizzazione della viabilità con un'eventuale ZTL anche in funzione dell'ampliamento del parco della Malpensata, della recente zona 0 e del possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 6

Protocollo Generale n° E0182032 del 07/12/2012

Provenienza:

CONDOMINIO LEONCAVALLO – VIA LEONCAVALLO, 4

c/o Studio Gamba G. Vittorio s.a.s. via Pignolo, 5 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

6.1 Inserire il quartiere della Malpensata nella "Zona di particolare rilevanza urbanistica".

Controdeduzioni: L'area proposta non rientra nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 e non è stato indicato negli indirizzi dell'Amministrazione l'ampliamento della stessa. Comunque in merito a tale osservazione si specifica che con l'ampliamento del parco della Malpensata, la recente zona 0 ed il possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio si modificherà l'intero assetto del quartiere.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

6.2 Riservare la sosta ai residenti almeno su di un lato delle vie Mozart e Leoncavallo.

Controdeduzioni: L'area proposta pur non rientrando nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 potrà essere oggetto di un eventuale Piano di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, con il quale si valuterà la riorganizzazione della viabilità con un'eventuale ZTL anche in funzione dell'ampliamento del parco della Malpensata, della recente zona 0 e del possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 7

Protocollo Generale n° E0182489 del 10/12/2012

Provenienza:

COMITATO 30 OTTOBRE 2012

c/o Studio Angione Girolamo – via Bellini, 39 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

7.1 Eliminare la previsione della corsia preferenziale prevista nel tratto stradale tra via Lochis/via Polaresco e via Broseta/via Croce Rossa.

Controdeduzioni: Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5. . eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

OSSERVAZIONE N° 8

Protocollo Generale n° E0182584 del 10/12/2012

Provenienza:

COMITATO DI QUARTIERE DI CAMPAGNOLA

c/o Mologni Gianluigi – via Campagnola, 19 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

8.1 Chiudere totalmente via per Orio almeno fino a quando non verranno attivate le telecamere di rilevazione delle infrazioni alle ZTL.

Controdeduzioni: La chiusura della via per Orio determinerebbe delle rilevanti ripercussioni in termini di aggravio delle condizioni del traffico sulle altre arterie di accesso.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

8.2 Istituire una ZTL in via Campagnola, nel tratto compreso tra le vie Stendhal e via don Bosco (ponte di Campagnola).

Controdeduzioni: Si tratta di una strada ritenuta fondamentale elemento di raccordo tra diverse aree di quartiere.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

8.3 Istituire una Zona 30 in via Gasparini.

Controdeduzioni: Di fatto la via Gasparini è già ricompresa nella Zona 0; si evidenzia che la stessa è organizzata e attrezzata sulla base di un progetto di tipo partecipato. Nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6 si individueranno i presidi nei quali rafforzare la sicurezza come da accordi con i Comitati, in funzione di quanto già previsto nel PUT al capitolo 5.5.2.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

PARZIALMENTE ACCOGLIBILE

8.4 Verificare che, sia per le zone 30 esistenti che per quelle in programma, gli interventi effettuati abbiano effettivamente raggiunto lo scopo prefissato di garantire il rispetto del limite di velocità massima consentita di 30 km/h, effettuando gli opportuni interventi, sia strutturali che di telecontrollo.

Controdeduzioni: Si tratta di attività di gestione ordinaria e straordinaria che viene normalmente espletata dagli uffici competenti dell'amministrazione comunale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

OSSERVAZIONE N° 9

Protocollo Generale n° E0182674 del 10/12/2012

Provenienza:

CRIPPA PAOLO

via Ponchia, 14 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

9.1 Inserire tra gli oggetti d'intervento nell'ampliamento della zona 30 di Monterosso, l'attraversamento pedonale di viale Giulio Cesare in corrispondenza dell'incrocio con via Leonardo da Vinci-Edison.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

9.2 Inserire tra gli oggetti d'intervento nell'ampliamento della zona 30 di Monterosso, l'attraversamento pedonale di viale Giulio Cesare tra la scuola comunale dell'infanzia "Monterosso" e la banca.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 10

Protocollo Generale n° E0182675 del 10/12/2012

Provenienza:

CRIPPA PAOLO

via Ponchia, 14 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

10.1 Effettuare intervento di moderazione del traffico in corrispondenza del passaggio pedonale in via Tremana posto a pochi metri dall'incrocio con via Righi.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 11

Protocollo Generale n° E0182677 del 10/12/2012

Provenienza:

CRIPPA PAOLO

via Ponchia, 14 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

11.1 Inserire tra le vie su cui intervenire per estendere la Zona 30 di Monterosso, indicando con linea tratteggiata rossa nella mappa "Zone 30 - Dettaglio ID 1 Monterosso" come "Interventi di progetto": via Goisis, via Valle, via Pacinotti, via Pacioli, via Ponchia, via Monterosso, via Fibonacci, via Galilei, via Torricelli, via Quintino basso, via Leonardo da Vinci, via Sella, via Copernico, via Barbarigo, via Mozzoni.

Controdeduzioni: In questa fase è già previsto l'ampliamento della zona 0 verso l'ambito di S. Colombano, al fine di connetterla e renderla omogenea con quella di Monterosso.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

PARZIALMENTE ACCOGLIBILE

OSSERVAZIONE N° 12

Protocollo Generale n° E0182681 del 10/12/2012

Provenienza:

SUARDI SEVERINA

via Ponchia, 14 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

12.1 Inserire tra gli oggetti d'intervento nell'ampliamento della zona 30 di Monterosso, l'attraversamento pedonale di via Leonardo da Vinci in corrispondenza del Centro anziani.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 13

Protocollo Generale n° E0182686 del 10/12/2012

Provenienza:

CRIPPA PAOLO

via Ponchia, 14 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

13.1 Inserire tra gli oggetti d'intervento nell'ampliamento della zona 30 di Monterosso, il tratto di viale Giulio Cesare tra il rondò della circonvallazione ed il passaggio pedonale di ingresso al parco Goisis.

Controdeduzioni: Il tratto di viale Giulio Cesare tra il rondò della circonvallazione ed il passaggio pedonale di ingresso al parco Goisis è già rientrante nella zona 0 di Monterosso. La relativa planimetria verrà corretta evidenziando in rosso il tratto di strada indicato.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

OSSERVAZIONE N° 14

Protocollo Generale n° E0182851 del 10/12/2012

Provenienza:

RECALCATI GUIDO

via S.Orsola, 6 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

14.1 Ampliare il permesso di transito dei residenti della zona 7 anche al tratto da largo Rezzara a largo Cinque Vie attraverso Piazza Pontida.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6, non appena entrerà in funzione il sistema della rilevazione elettronica tramite telecamere nella zona centrale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 15

Protocollo Generale n° E0183012 del 10/12/2012

Provenienza:

ZAFFANELLA ORIO

via Carducci, 9 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

15.1 Convertire almeno un quota del 50% dei posteggi presenti nel controviale di via Carducci (in corrispondenza del civico 9) da zona disco a riservati ai residenti.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

15.2 Ricollocare i due stalli destinati al carico scarico dalla attuale posizione in via Carducci (controviale in corrispondenza del civico 9) posti sull'angolo del palazzo posizionandoli di fronte alle vetrine dei negozi.

Controdeduzioni: Per gli interventi di immediata eseguibilità si rimanda alla normale attività dell'Ufficio. Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. Questa richiesta verrà inoltre presa in considerazione nell'ambito dell'ampliamento della zona 0 già prevista dal PUT al capitolo 5.1.2 (Moroni - Leopardi - Cerasoli - Foscolo - Monti).

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 16

Protocollo Generale n° E0183137 del 10/12/2012

Provenienza:

AREA NUOVA – ASSOCIAZIONE DI QUARTIERE REPERTORIATA AL COMUNE DI BERGAMO

c/o Salvi Luigi – via Serassi, 13 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

16.1 Rifare la segnaletica verticale e orizzontale nel parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi.

Controdeduzioni: La richiesta rientra nelle attività ordinarie in carico agli uffici competenti. Nel merito l'intervento richiesto verrà inserito nella normale programmazione di rifacimento della segnaletica orizzontale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

16.2 Riprisintare il cancellino di entrata pedonale da via Serassi del parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

16.3 Posizionare una rastrelliera alta con tettoia per biciclette nel parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Nel merito l'amministrazione sta predisponendo un Piano di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, relativo al collocamento di 100 rastrelliere sul territorio comunale, anche in funzione delle richieste pervenute. Previa verifica della fattibilità la rastrelliera verrà collocata ove richiesto.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

16.4 Chiudere con cancello automatizzato il parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi nelle ore notturne dalle 23.00 alle 06.00 con ingresso tramite tessera magnetica a pagamento.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT e costituisce un problema di sicurezza che verrà segnalato alla Polizia Locale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

16.5 Installare una telecamera digitale collegata col circuito di vigilanza cittadino nel parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi, anche a carico dei residenti.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT e costituisce un problema di sicurezza che verrà segnalato alla Polizia Locale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

16.6 Rendere più visibile dall'esterno l'area del parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi eliminando parte della siepe.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Nel merito la questione verrà segnalata al Servizio Opere del Verde.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

16.7 Posizionare nella zona del parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi cartelli che indichino il parcheggio ed il numero delle auto con la capienza massima.

Controdeduzioni: La proposta sarà inserita nell'ambito dello sviluppo delle infrastrutture di indirizzamento ai parcheggi e nell'ambito dei servizi di Infomobilità già previsti nel PUT al capitolo 5.1.7.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

16.8 Sistemare il fondo dissestato e pericoloso del parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi.

Controdeduzioni: La richiesta rientra nelle attività ordinarie in carico agli uffici competenti. Nel merito l'intervento richiesto verrà trasmesso per competenza all'Area Lavori Pubblici.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

16.9 Programmare interventi di pulizia dell'area, comprese le aiuole verdi del parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Nel merito la questione verrà segnalata al Servizio Opere del Verde.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

16.10 Trovare un'area più idonea del parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi ad ospitare le case viaggianti dei giostrai.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT trattandosi di infrastruttura. Nel merito l'Amministrazione sta cercando di individuare nell'ambito del progetto Europan aree alternative per le case viaggianti dei giostrai ed anche per le giostre.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

16.11 Prevedere il transito del TPL con fermata in via Serassi.

Controdeduzioni: Gli interventi sul trasporto pubblico locale non sono di competenza del PUT; si rimanda al Programma Triennale dei Servizi (PTS) di trasporto pubblico. In vista della prossima gara per affidare il servizio di Trasporto Pubblico Locale verranno valutate le richieste dell'utenza di modifica del servizio nell'ambito della programmazione all'interno del PTS.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

16.12 Regolamentare la sosta a parcometro con carico/scarico, handicappati, moto su via Borgo Palazzo, via Rubini e via Serassi.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati impongono un'ampia revisione della sosta nelle vie indicate con rimodulazione della regolamentazione della sosta tra cui le strisce bianche e blu e i parcheggi a disco orario. Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. L'area indicata è stata inserita al paragrafo 5.1. REGOLAZIONE DELLA SOSTA SU STRADA tra i principali interventi puntuali su cui intervenire in tema di offerta della sosta.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

16.13 Istituire la sosta residenti in via Vivaldi.

Controdeduzioni: L'area proposta non rientra nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2. Per gli interventi di immediata eseguibilità si rimanda alla normale attività dell'Ufficio.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

OSSERVAZIONE N° 17

Protocollo Generale n° E0183146 del 10/12/2012

Provenienza:

COMITATO BORGO PALAZZO – NO CORSIA PREFERENZIALE

c/o Salvi Luigi – via Borgo Palazzo, 16 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

17.1 Eliminare la previsione della corsia preferenziale prevista nel tratto stradale tra via Pirovano (Cimitero) e piazza S. Anna.

Controdeduzioni: Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5. . eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

OSSERVAZIONE N° 18

Protocollo Generale n° E0183152 del 10/12/2012

Provenienza:

COMITATO BORGO PALAZZO – NO CORSIA PREFERENZIALE

c/o Salvi Luigi – via Borgo Palazzo, 16 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

18.1 Eliminare la previsione della corsia preferenziale prevista nel tratto stradale tra via Pirovano (Cimitero) e piazza S. Anna.

Controdeduzioni: Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5. . eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

OSSERVAZIONE N° 19

Protocollo Generale n° E0183413 del 11/12/2012

Provenienza:

RESIDENTI VIA LEONCAVALLO

c/o Previtali Alcide – via Leoncavallo, 9 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

19.1 Inserire il quartiere della Malpensata nella "Zona di particolare rilevanza urbanistica".

Controdeduzioni: L'area proposta non rientra nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 e non è stato indicato negli indirizzi dell'Amministrazione l'ampliamento della stessa. Comunque in merito a tale osservazione si specifica che con l'ampliamento del parco della Malpensata, la recente zona 0 ed il possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio si modificherà l'intero assetto del quartiere.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

19.2 Riservare la sosta ai residenti almeno su di un lato delle vie Mozart e Leoncavallo.

Controdeduzioni: L'area proposta pur non rientrando nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 potrà essere oggetto di un eventuale Piano di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, con il quale si valuterà la riorganizzazione della viabilità con un'eventuale ZTL anche in funzione dell'ampliamento del parco della Malpensata, della recente zona 0 e del possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 20

Protocollo Generale n° E0183519 del 11/12/2012

Provenienza:

A.RI.BI.

c/o Presidente Ratti Claudia

ANALISI DEI CONTENUTI

20.1 Precisare nel titolo del PUT la durata biennale delle previsioni.

Controdeduzioni: L'orizzonte temporale del PUT è previsto per legge in due anni.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

20.2 Riepilogare nelle premesse del PUT gli obiettivi raggiunti mediante l'applicazione del previgente PUT (2003).

Controdeduzioni: La richiesta non può tradursi in una modifica del PUT in fase di adozione perché ricompresa nelle attività ordinarie svolte dagli uffici competenti alle quali si rimanda. Nell'ambito di tali competenze sarà cura dell'Ufficio relazione all'Amministrazione il grado di attuazione degli interventi e di raggiungimento degli obiettivi con scadenza periodica.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

20.3 Eseguire periodiche campagne di rilevazione del transito di biciclette, indicando la percentuale rispetto ai passaggi degli altri mezzi in transito.

Controdeduzioni: Le indagini proposte sono già regolarmente effettuate dagli uffici competenti nell'ambito monitoraggi periodici della mobilità. Nell'ambito del Protocollo sottoscritto con A.RI.BI. verranno periodicamente svolti i monitoraggi indicati, come previsto e specificato al capitolo 5.4.1.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

20.4 Indicare come priorità la formazione dei principali corridoi di mobilità ciclabile urbana

Controdeduzioni: Il PUT individua le principali aste 3di cerniera3 per l'interconnessione e il completamento della rete ciclabile esistente. Tali indirizzi costituiranno le basi per lo sviluppo di un Piano di dettaglio specifico chiamato Biciplan per la programmazione degli investimenti e la calendarizzazione dei lavori, come previsto nel PUT al capitolo 5.4.1.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

20.5 Indicare come priorità il superamento ciclabile della via Briantea e della ferrovia Bergamo/Ponte S. Pietro.

Controdeduzioni: Tale intervento è già inserito nel POP dell'Amministrazione. Verrà inoltre integrata la Mappa delle piste ciclabili riportata nel PUT al capitolo 5.4.1 anche con l'aggiunta di ulteriori interventi già previsti nella pianificazione urbanistica comunale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

20.6 Aggiungere nelle indagini del TPL rilevazioni alle stazioni TEB ed al Polo intermodale di piazzale Marconi, con specifico riguardo alla ciclabilità.

Controdeduzioni: n relazione sia alla ciclabilità che alla pedonabilità, d'intesa con il DUC (distretto Urbano del Centro), nell'ambito dell'informatizzazione è allo stato attuale in corso di progettazione l'attivazione di specifici dispositivi di rilievo dei flussi pedonali e successivamente anche di quelli veicolari.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

20.7 Introdurre i livelli di incidentalità che vedono coinvolti i ciclisti sulla rete stradale urbana, monitorando l'andamento con l'incremento dei flussi ciclabili e con l'ampliamento della rete ciclabile.

Controdeduzioni: La richiesta formulata rientra tra le attività ordinarie degli uffici competenti. E' in corso il Progetto di realizzazione della 3Mappa dell'incidentalità stradale3 con la Polizia Locale per mappare tutti gli incidenti (compresi quelli ciclistici) ed informatizzare le procedure di rilevazione.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

20.8 Incrementare le zone 30 e le ZTL.

Controdeduzioni: Il PUT prevede l'estensione delle Zone 0. La definizione puntuale degli interventi sarà demandata ai piani particolareggiati. Il Piano non prevede nuove ZTL ma il consolidamento di quelle attuali mediante presidio con varchi elettronici, se non richieste condivise con i residenti e gli operatori economici.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

PARZIALMENTE ACCOGLIBILE

20.9 Incrementare la velocità commerciale e la capacità di trasporto del sistema dei mezzi pubblici anche attraverso l'estensione delle corsie preferenziali.

Controdeduzioni: Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica, ZTL, Zone 0,

etc.) per favorire l'incremento della velocità commerciale. Sono escluse nuove corsie preferenziali.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

PARZIALMENTE ACCOGLIBILE

20.10 Sviluppare collegamenti tra la rete ciclabile urbana e quella dei Comuni contermini.

Controdeduzioni: Negli studi di dettaglio, ove possibile, sono già state realizzate o previste connessioni tra le piste ciclabili di alcuni Comuni confinanti con Bergamo, come per esempio il Progetto Life condiviso con i Comuni della cintura sud-ovest di Bergamo (Dalmine, Lallio, Treviolo), realizzato anche attraverso finanziamenti europei.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

20.11 Elaborare il "Biciplan".

Controdeduzioni: Il PUT individua le principali aste 3di cerniera3 per l'interconnessione e il completamento della rete ciclabile esistente. Tali indirizzi costituiranno le basi per lo sviluppo di un Piano di dettaglio specifico chiamato Biciplan per la programmazione degli investimenti e la calendarizzazione dei lavori, come previsto nel PUT al capitolo 5.4.1.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

OSSERVAZIONE N° 21

Protocollo Generale n° E0183583 del 11/12/2012

Provenienza:

COMITATO QUARENGHI – ASSOCIAZIONE DI QUARTIERE QUARENGHI

c/o Presidente Martinelli Giulia – via Quarenghi 39/A Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

21.1 Istituire una ZTL in via Quarenghi Bassa (Media) da applicarsi quotidianamente dalle ore 16.30 alle ore 20.00 oppure 24.00.

Controdeduzioni: I piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6 valuteranno la possibilità di estendere in via sperimentale la ZTL all'asse di via Quarenghi in coerenza con le aree ZTL già esistenti anche in funzione di specifiche indagini di traffico.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

21.2 Istituire un senso unico in via Gian Maria Scotti verso via Paleocapa.

Controdeduzioni: La proposta non è perseguibile poiché andrebbe a compromettere sensibilmente tutto il sistema viario della zona soprattutto sotto il profilo della sicurezza stradale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

21.3 Istituire un senso unico in via Don Luigi Palazzolo verso via Baschenis.

Controdeduzioni: I Piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, valuteranno l'opportunità di estendere il senso unico verso via Baschenis in coerenza con le aree ZTL già esistenti anche in funzione di specifiche indagini di traffico.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

21.4 Trasformare i parcheggi a pagamento esistenti in via Quarenghi Bassa (media) in parcheggi riservati ai residenti.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

21.5 Riservare i parcheggi ai residenti di via Quarenghi nel tratto tra via Paleocapa e via Bonomelli.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

21.6 Concedere ai non residenti che dispongono di un box o di un posto auto nella via Quarenghi di accedere nelle ore di traffico limitato.

Controdeduzioni: La richiesta è già gestita dai regolamenti di accesso alle ZTL vigenti che prevedono la possibilità di transito ai possessori di posti auto.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

OSSERVAZIONE N° 22

Protocollo Generale n° E0183830 del 11/12/2012

Provenienza:

CRIPPA PAOLO

via Ponchia, 14 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

22.1 Effettuare intervento di moderazione del traffico in corrispondenza del passaggio pedonale in via Tremana posto quasi sotto la circonvallazione Plorzano.

Controdeduzioni: E' attualmente in corso la progettazione della messa in sicurezza definitiva dell'attraversamento pedonale segnalato.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

OSSERVAZIONE N° 23

Protocollo Generale n° E0183871 del 11/12/2012

Provenienza:

COMITATO QUARTIERE MALPENSATA

c/o Presidente Fracassi Fabio

ANALISI DEI CONTENUTI

23.1 Considerare il quartiere Malpensata come residenziale e non area di interscambio (Park&ride).

Controdeduzioni: Si ritiene che allo stato l'area indicata rivesta un ruolo fondamentale per l'interscambio tra mezzo privato e servizi di Trasporto Pubblico (Autobus e Ferrovia). Comunque in merito a tale osservazione si specifica che con l'ampliamento del parco della Malpensata, la recente zona 0 ed il possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio si modificherà l'intero assetto del quartiere.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

23.2 Attuare rilievi sui flussi di traffico nei due sensi di circolazione nelle seguenti vie:

via Zanica, innesto bretella

via Zanica, incrocio Roggia Guidana

via S.G. Bosco, ingresso circonvallazione

via S.G. Bosco, innesto via Zanica

via S.G. Bosco, corrispondenza ex-Gasometro

via Carnovali, tra via Autostrada e via S.G. Bosco

via Gavazzeni, tra via Europa e via S.G. Bosco.

Controdeduzioni: Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori indagini relative al quadro conoscitivo del PUT. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso degli aggiornamenti degli strumenti programmatici. Nel merito non si sono rilevati grandi scostamenti dalle precedenti indagini, eseguite nell'ambito del Piano della Mobilità.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

23.3 Includere i giorni di mercato nei rilievi dei flussi di traffico.

Controdeduzioni: Le indagini di traffico vengono effettuate in giornate standard 3TIPO3 che in quanto tali non prevedono rilievi in occasione di eventi particolari come ad esempio le giornate mercatali.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

23.4 Attuare studi sui parcheggi e la caratterizzazione delle utenze nel quartiere Malpensata.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

23.5 Istituire parcheggi riservati ai residenti nel quartiere Malpensata.

Controdeduzioni: L'area proposta non rientra nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 e non è stato indicato negli indirizzi dell'Amministrazione l'ampliamento della stessa. Comunque in merito a tale osservazione si specifica che con l'ampliamento del parco della Malpensata, la recente zona 0 ed il possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio si modificherà l'intero assetto del quartiere.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

23.6 Istituire parcheggi a sosta regolamentata in corrispondenza delle attività commerciali nel quartiere Malpensata.

Controdeduzioni: Sono in corso le necessarie modifiche della segnaletica orizzontale e verticale al fine di regolamentare quanto richiesto.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

23.7 Istituire parcheggio d'interscambio in prossimità dell'ingresso all'Autostrada.

Controdeduzioni: Il PUT si sviluppa a contesto infrastrutturale invariato. Nel merito l'area di ingresso all'Autostrada è attualmente oggetto di uno studio di fattibilità per la realizzazione di un parcheggio di interscambio già inserito nelle linee programmatiche dell'Amministrazione.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

23.8 Pubblicare il progetto del parcheggio della clinica Gavazzeni e gli studi viabilistici.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT ma nel merito è attualmente in corso la realizzazione del parcheggio indicato. L'area indicata è stata inserita al paragrafo 5.1. REGOLAZIONE DELLA SOSTA SU STRADA tra i principali interventi puntuali su cui intervenire in tema di offerta della sosta.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

PARZIALMENTE ACCOGLIBILE

23.9 Prendere in considerazione gli spazi del Centro Galassia come parcheggio periferico.

Controdeduzioni: E' previsto l'attrezzaggio dell'area indicata che verrà inserita nel PUT nell'elenco dei parcheggi di interscambio riportato al paragrafo 5.1.5 - tabella .

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

23.10 Prendere in considerazione le aree della ex-Cortinovis in via Zanica come parcheggio periferico.

Controdeduzioni: Il PUT si sviluppa a contesto infrastrutturale invariato. Nel merito si specifica inoltre che allo stato attuale tale area non è pubblica.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

23.11 Potenziare i collegamenti con mezzi pubblici tra i parcheggi periferici e le mete degli attuali flussi di traffico.

Controdeduzioni: Con l'attivazione dei parcheggi di interscambio, compatibilmente con la disponibilità delle risorse economiche, saranno valutati eventuali interventi sul servizio di TPL, anche attraverso servizi di navettaggio e/o TPL a chiamata.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

PARZIALMENTE ACCOGLIBILE

23.12 Incrementare le biciclette a disposizione del Bike Sharing in piazzale Malpensata.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali ed economiche, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

23.13 Istituire nuove stazioni Bike Sharing in corrispondenza del Centro Galassia.

Controdeduzioni: L'implementazione della rete del Bike sharing prevede un processo graduale e progressivo di espansione per anelli concentrici a partire dall'attuale assetto per garantire un'adeguata interdistanza tra le singole postazioni. Al momento l'estensione della rete del Bike sharing prevede una copertura nell'area di Bergamo a Nord della circonvallazione Paltriniano. La richiesta allo stato attuale non è compatibile con il Piano di espansione del sistema.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

23.14 Istituire nuove stazioni Bike Sharing in corrispondenza del parcheggio presso Cristallo Palace.

Controdeduzioni: Nell'ambito dell'orizzonte temporale di attuazione del PUT il piano di estensione della rete del Bike sharing a sud della città prevede di raggiungere l'asse di Via Borgo Palazzo. La richiesta allo stato attuale non è compatibile con il Piano di espansione del sistema.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

23.15 Istituire nuove stazioni Bike Sharing in corrispondenza dei nuovi parcheggi periferici.

Controdeduzioni: L'implementazione della rete del Bike sharing prevede un processo graduale e progressivo di espansione per anelli concentrici a partire dall'attuale assetto per garantire un'adeguata interdistanza tra le singole postazioni. Il posizionamento di stazioni decentrate e non connesse con il reticolo delle altre ciclostazioni esistenti renderebbe meno fruibile il servizio. Pertanto, nell'ambito del piano di sviluppo della rete previsto nel PUT alcuni parcheggi periferici potranno essere serviti.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

23.16 Istituire una rotatoria all'intersezione delle vie Zanica, S.G. Bosco e Mozart.

Controdeduzioni: Il PUT si sviluppa a contesto infrastrutturale invariato. Nel merito in collaborazione con gli Uffici dell'Area Lavori Pubblici verrà valutata la proposta indicata.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

23.17 Istituire una rotatoria sulla circonvallazione Mugazzone all'intersezione con la via Europa al servizio del Polo Scolastico e della Clinica Gavazzeni.

Controdeduzioni: Il PUT si sviluppa a contesto infrastrutturale invariato. Nel merito la proposta indicata presenta insormontabili difficoltà.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

23.18 Studiare una soluzione che devii il traffico dalla via Zanica sulla via Autostrada.

Controdeduzioni: Il PUT si sviluppa a contesto infrastrutturale invariato. Nel merito la proposta indicata è già prevista nel PGT e quindi verrà realizzata compatibilmente alle risorse del Comune.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

23.19 Inserire nel PUT il trasferimento o la drastica riduzione dell'area mercatale che occupa il piazzale Malpensata il lunedì.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Comunque in merito a tale osservazione si specifica che con l'ampliamento del parco della Malpensata, la recente zona 0 ed il possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio si modificherà l'intero assetto del quartiere.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

OSSERVAZIONE N° 24

Protocollo Generale n° E0183905 del 11/12/2012

Provenienza:

PARIETTI ANITA

via Baioni, 60 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

22.1 Inserire tra gli oggetti d'intervento volti a garantire la sicurezza della circolazione pedonale, l'attraversamento pedonale di via Baioni all'altezza del centro commerciale dove è ubicato il supermercato Carrefour.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 25

Protocollo Generale n° E0184077 del 12/12/2012

Provenienza:

COMITATO SANTA LUCIA

c/o Presidente Lenzini Claudia – via dello Statuto, 18/c Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

25.1 Anticipare la realizzazione delle postazioni di Bike Sharing previste in Fase 2.

Controdeduzioni: Il programma di intervento per l'implementazione della rete del Bike sharing (già in fase di attuazione) prevede il completamento dell'area Est della città. Non si esclude in ogni caso di poter valutare parziali revisioni delle priorità in fase di attuazione dei piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6 e la possibilità di poter installare nei prossimi mesi una postazione di Bike sharing in zona vecchio Ospedale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

25.2 Studiare percorsi alternativi per collegare tra loro le nuove postazioni di Bike sharing e collegarle alla pista ciclabile esistente.

Controdeduzioni: Il PUT già prevede una stretta connessione tra lo sviluppo della rete del Bike sharing e le piste ciclabili. Ove possibile, eventuali ulteriori approfondimenti saranno effettuati nei piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

25.3 Rivedere il percorso della linea 2 prevedendo il prolungamento del tragitto fino al Loreto - Croce Rossa.

Controdeduzioni: Gli interventi sul trasporto pubblico locale non sono di competenza del PUT. A tal proposito comunque ATB, in accordo con l'Amministrazione, ha già provveduto a ripristinare il vecchio percorso della linea 2 , accogliendo pertanto l'osservazione formulata.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

25.4 Inserire un progetto di Zona 30 che interessi il quartiere di S. Lucia, in particolare nelle vie Milano e XXIV Maggio.

Controdeduzioni: Sono già in corso provvedimenti di verifica puntuale dei punti critici evidenziati per la messa in sicurezza di attraversamenti pedonali tra cui quello di via Milano.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

PARZIALMENTE ACCOGLIBILE

25.5 Inserire un progetto di Zona 30 nei collegamenti con scuole, asili e cliniche.

Controdeduzioni: Si rimanda al paragrafo 5.5.2; la richiesta sarà pertanto presa in esame e valutata nell'ambito di specifici piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

25.6 Rivedere il rapporto parcheggi pubblici/parcheggi residenti incrementando quelli riservati ai residenti soprattutto nelle vie IV Novembre,

XXIV Maggio, Statuto e S. Lucia.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 26

Protocollo Generale n° E0184168 del 12/12/2012

Provenienza:

BOVINI ISABELLA

via Mozzoni, 12 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

26.1 Dare continuità di percorso ciclopedonale agli interventi di interconnesione delle rete ciclabile esistente individuati dai numeri 20, 21 e 29 lungo l'asse Monterosso-centro città.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 27

Protocollo Generale n° E0184170 del 12/12/2012

Provenienza:

BOVINI ISABELLA

via Mozzoni, 12 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

27.1 Regolamentare sperimentalmente il parcheggio nella piazzetta di via Biava attraverso opportuna segnaletica stradale.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 28

Protocollo Generale n° E0184173 del 12/12/2012

Provenienza:

BOVINI ISABELLA

via Mozzoni, 12 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

28.1 Mantenere e sistemare l'attuale sentiero di collegamento tra via Zuccala e via del Riolo al fine di permettere un'agevole transitabilità per pedoni e ciclisti.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 29

Protocollo Generale n° E0184266 del 12/12/2012

Provenienza:

OLIVO MARCO – via del Riolo 3/c Bergamo

RINALDI VALENTINA – via San Colombano, 17 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

29.1 Inserire tra le vie su cui intervenire per estendere la Zona 30 di Monterosso, indicando con linea tratteggiata rossa nella mappa "Zone 30 - Dettaglio ID 1 Monterosso" come "Interventi di progetto": via Crocefisso, via San Colombano, via Rosolino Pilo, via Quintino basso, via Zarda.

Controdeduzioni: In questa fase è già previsto l'ampliamento della zona 0 verso l'ambito di S. Colombano, al fine di connetterla e renderla omogenea con quella di Monterosso.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

PARZIALMENTE ACCOGLIBILE

OSSERVAZIONE N° 30

Protocollo Generale n° E0184283 del 12/12/2012

Provenienza:

ASSOCIAZIONE PER CITTÀ ALTA E I COLLI DI BERGAMO

c/o Presidente Cattaneo Giuseppe

ANALISI DEI CONTENUTI

30.1 Attivare immediatamente la telecamera 7 S. Lorenzo - Fara con destinazione del Parcheggio di Piazza Mercato del Fieno ai soli residenti. In subordine attivare 2 telecamere posizionate all'accesso di via Gombito da via S. Lorenzo e a quello di via S. Pancrazio.

Controdeduzioni: Premesso che il sistema ad oggi in funzione non evidenzia particolari criticità e che in ogni caso le due telecamere in aggiunta suggerite non sarebbero sufficienti a presidiare completamente l'accesso al centro storico, si ritiene opportuno mantenere l'impostazione prevista nel PUT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

30.2 Modificare "prevedendo anche incontri con le associazioni di categoria (es. commercianti, artigiani, strutture ricettive)" (pag. 18/51 - ultima riga) con "prevedendo incontri con i portatori di interessi comuni".

Controdeduzioni: Il PUT verrà modificato come richiesto.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

30.3 Integrare il capitolo 5.1.2 con "Viene istituito il limite di 30 km/h in prossimità della scuola primaria di via Beltrami".

Controdeduzioni: Tale provvedimento rientra nella gestione ordinaria dell'ufficio. Nel merito è intendimento dell'Amministrazione valorizzare le iniziative relative ai percorsi sicuri casa-scuola attraverso l'individuazione di specifici interventi per il miglioramento della sicurezza negli itinerari di raggiungimento delle scuole ed in corrispondenza delle scuole, come previsto nel PUT al capitolo 5.5.2. Verrà valutata la fattibilità in relazione all'intervento richiesto nei piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

30.4 Integrare la tabella a pag. 20/51 con. "13 - viale delle Mura e Colli - nuova istituzione".

Controdeduzioni: Nell'ambito dei Colli di fatto la limitazione di velocità è già di 0 Km/h tuttavia l'individuazione specifica, per motivi orografici e per le caratteristiche della viabilità, non si ritiene compatibile con le linee guida approvate dall'amministrazione comunale per interventi di moderazione della velocità. Per quanto riguarda il viale delle mura stante le caratteristiche della via con netta separazione dei flussi pedonali e veicolari si ritiene che il limite dei 50 Km/h sia adeguato a garantire adeguate condizioni di sicurezza stradale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

30.5 Integrare "... nella ripartizione dell'offerta tra sosta residenziale e sosta ad uso pubblico." (pag. 21/51 - metà 2° periodo) con "In particolare sull'opportunità di ridurre gli stalli su strada disponibili per i non residenti (in particolare per Città Alta) che devono venire progressivamente ridotti fino alla loro totale eliminazione a favore di stalli in aree esterne".

Controdeduzioni: L'offerta di sosta deve essere connessa e proporzionata alle diverse esigenze dei luoghi e degli utenti. Quando entreranno in funzione i parcheggi di assestamento (ex Faunistico e via Baioni) verranno fatte ulteriori valutazioni sul tema.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

30.6 Modificare "... nonché la sosta a rotazione a servizio dell'impianto funicolare di San Vigilio, localizzandola possibilmente a ridosso della Porta di Sant'Alessandro" (pag. 21/51 - fine 2° periodo) con "... individuando nuovi spazi nelle vie vicine (S. Vigilio) ed eliminando la sosta libera ad uso pubblico".

Controdeduzioni: E' stato già presentato all'amministrazione un progetto per la realizzazione di un parcheggio ad uso pertinenziale dei residenti e delle attività di città alta presso la porta S. Alessandro. Detto parcheggio pertinenziale andrà a sostituire l'attuale parcheggio a rotazione. Il PUT verrà modificato come richiesto.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

PARZIALMENTE ACCOGLIBILE

30.7 Integrare "... riservando tali aree alla sosta dei residenti." (pag. 21/51 - metà ultimo periodo) con "anche con l'adozione di strumenti di telecontrollo che permettano l'individuazione e la contravvenzione dei comportamenti scorretti.".

Controdeduzioni: Allo stato attuale non esistono dispositivi omologati per questo tipo di controllo.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

30.8 Modificare " Città Alta: progressiva pedonalizzazione delle piazze più significative dal punto di vista urbanistico e sociale (Mercato Fieno, Mascheroni, Cittadella, Angelini) anche in relazione alla realizzazione del parcheggio in Via della Fara" (pag. 22/51) con "Città Alta: progressiva pedonalizzazione delle piazze più significative dal punto di vista urbanistico e sociale (Mercato Fieno,

Mascheroni, Angelini) eliminando gli spazi destinati a parcheggio a rotazione in piazza Mercato Fieno e trasferendo gli spazi destinati ai residenti in quelli oggi a rotazione sul viale delle Mura." e in subordine "Città Alta: progressiva pedonalizzazione delle piazze più significative dal punto di vista urbanistico e sociale (Mascheroni, Cittadella, Angelini) anche in relazione alla realizzazione del parcheggio in Via della Fara, trasferendo gli spazi destinati ai residenti in quelli oggi a rotazione di piazza Mercato Fieno e viale delle Mura.".

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6, specificando che le tempistiche non saranno probabilmente coincidenti con la validità temporale del PUT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

30.9 Inserire a pag. 22/51: "Valtesse: attivazione dei parcheggi previsti dal progetto della linea 2 TEB".

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

30.10 Integrare "(finestre temporali di consegna, telecontrollo, permessi accesso)" (pag. 29/51 - 2° paragrafo) con "..., punti centralizzati di raccolta e distribuzione della merce.)".

Controdeduzioni: La proposta di modifica non può essere accolta perché non omogenea rispetto alle modalità di accesso da parte dei veicoli merci a città alta definite nel paragrafo indicato. Nel merito è in corso il Progetto di Trasporto Logistica Merci Ultimo Miglio per risolvere le problematiche emerse.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

30.11 Modificare "(mediante ad esempio servizi di trasporto con trenino o carrozze)." (pag. 33/51 - 2° paragrafo) con "(mediante ad esempio servizi di trasporto con navette dedicate)".

Controdeduzioni: I servizi previsti nell'ultimo capoverso del paragrafo 5.2.1. sono stati introdotti a mero titolo esemplificativo specificatamente rivolti ai turisti.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

30.12 Aggiungere "Valtesse Sant'Antonio" nei parcheggi "scambiatori" indicati a pag. 38/51.

Controdeduzioni: L'area segnalata non presenta i requisiti per essere annoverata tra i parcheggi scambiatori.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

OSSERVAZIONE N° 31

Protocollo Generale n° E0184320 del 12/12/2012

Provenienza:

MOVIMENTO 5 STELLE DI BERGAMO

c/o Volpi Pierangelo – via Bresadola, 10 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

31.1 Prevedere un aggiornamento della matrice Origine/Destinazione in Bergamo relativa al traffico privato (Ultima 2006).

Controdeduzioni: In considerazione dei fenomeni di evoluzione storica del traffico non si ritiene significativa una cadenza quinquennale delle indagini O/D, che normalmente vengono esguiti ogni 10 anni.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

31.2 Prevedere una chiusura totale al traffico privato nei settori centrali (es. Via Moroni,San Bernardino, Borgo San Leonardo).

Controdeduzioni: In funzione del ruolo di collegamento portante all'interno del tessuto urbano, l'interdizione ai veicoli privati sugli assi indicati avrebbe ripercussioni non ammissibili sul deflusso del traffico in città.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

31.3 Attivare le ZTL con viabilità ad unico senso di marcia nel quadrante delimitato dalle vie Nullo, Garibaldi, Verdi, Pignolo, Borgo Palazzo, Maj,

Paleocapa, San Giorgio, Baschenis, Palma il Vecchio. Accesso previsto solo per residenti e Merci in orari prestabiliti.

Controdeduzioni: La proposta non è perseguibile poiché andrebbe a compromettere sensibilmente tutto il sistema viario della città.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

31.4 Chiudere con dissuasori mobili dell'accesso a città alta (da via San Martino a Ovest e da porta San Lorenzo a Est).

Controdeduzioni: In via prioritaria il PUT prevede di presidiare i varchi di accesso alle ZTL attraverso dispositivi di videosorveglianza (telecamere). In merito dopo la lunga sperimentazione dei dissuasori mobili si è valutato che tali dispositivi presentano oggettive problematiche di sicurezza e forti barriere architettoniche. Compatibilmente con la sostituzione con telecamere i dispositivi esistenti verranno dismessi.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

31.5 Specificare al capitolo 5.1.4 (punto g di pag. 24/51) la dizione "...di una certa dimensione...".

Controdeduzioni: Non si intende introdurre un fattore di grandezza, bensì un'ulteriore precisazione che serve a meglio valutare la necessità di prevedere un sistema di parcamento automatizzato in alternativa al parcheggio di tipo tradizionale. In particolare si modifica il punto g di pag. 24/51 nel seguente modo: 3Nella costruzione di nuovi parcheggi interrati, sopratutto se di una certa dimensione e sopratutto se ubicati all'interno di zone di pregio storico, ambientale e paesaggistico, dovrà essere data preferenza.....3. Si coglie l'occasione per aggiornare il punto 5.1.4 3Parcheggi pertinenziali3 a seguito dell'intervenuta modifica dell'art. 9 della L.122/89 operata dalla L. 5/2012, in tema di possibilità di svincolo e trasferimento di proprietà del parcheggio pertinenziale costruito in base alla suddetta legge.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

PARZIALMENTE ACCOGLIBILE

31.6 Evitare di lasciare libero transito ai veicoli elettrici nelle ZTL.

Controdeduzioni: Gli orientamenti del PUT prevedono di favorire la diffusione di veicoli ad impatto ambientale ridotto mediante anche iniziative di 3promozione3 nell'ambito delle regole di accesso alla città e alle ZTL della città.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

31.7 Differenziare la mobilità ordinaria dalla mobilità dolce (biciclette e pedoni), attraverso la segregazione fisica con barriere continue.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

31.8 Accennare alla centralizzazione semaforica ipotizzata come soluzione intermedia in alternativa all'istituzione di corsie preferenziali sia in via Broseta sia in via Borgo Palazzo.

Controdeduzioni: Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

31.9 Aumentare il numero di semafori pedonali con avvisatore acustico per non vedenti.

Controdeduzioni: Il par. 5.5.2. del PUT prevede l'implementazione del numero di impianti semaforici pedonali con avvisatori acustici. Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali. Nel merito si sta già intervenedo sull'asse di viale Vittorio Emanuele nel tratto Stazione - Funicolare.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

31.10 Inserire nell'analisi dell'incidentalità il dato relativo all'eventuale stato di ebbrezza del conducente.

Controdeduzioni: La verifica dello stato di ebbrezza del conducente è già prevista nella rilevazione sul campo di incidenti stradali.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

31.11 Prevedere la chiusura di via Beltrami (città alta) nelle ore di uscita e ingresso degli studenti delle scuole elementari.

Controdeduzioni: La proposta non è accoglibile per gli impatti rilevanti che avrebbe sulla circolazione del traffico nella zona segnalata. Si specifica che in ogni caso sono già stati installati dispositivi per proteggere l'attraversamento pedonale della scuola.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

31.12 Istituire la zona 30 davanti ad ogni scuola dell'obbligo.

Controdeduzioni: Nel merito è intendimento dell'Amministrazione valorizzare le iniziative relative ai percorsi sicuri casa-scuola attraverso l'individuazione di specifici interventi per il miglioramento della sicurezza negli itinerari di raggiungimento delle scuole ed in corrispondenza delle scuole, come previsto nel PUT al capitolo 5.5.2. Anche se in taluni casi non troverà immediata applicazione, la richiesta verrà pertanto presa in esame, anche in funzione di specifiche richieste degli attori coinvolti, e valutata nell'ambito di specifici Piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, compatibilmente con la fattibilità progettuale ed economica.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

31.13 Prevedere tracciati ciclabili sulle radiali in ingresso e uscita al centro città.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

31.14 Eliminare le incongruenze tra gli strumenti cartografici del PUT rispetto allo studio di dettaglio recentemente presentato.

Controdeduzioni: La segnalazione sarà presa in esame effettuando le opportune verifiche ed eventuali correzioni.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

31.15 Eliminare le incongruenze tra gli assi ciclabili di accesso al nuovo Ospedale Papa Giovanni da V. M. Luther King.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

31.16 Trasformare il ponte pedonale già esistente sulla Briantea in ponte ciclabile.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

31.17 Distinguere tra "Piste ciclabili ricreative" e non.

Controdeduzioni: Le piste ciclabili non prevedono le classificazioni indicate. Tale distinzione non avrebbe alcuna rilevanza pratica.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

31.18 Creare "recinti urbani" (spazi sicuri).

Controdeduzioni: Si ritiene congrua la modalità progettuale adottata nel PUT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

31.19 Prevedere Zone 30 per tutte le strade di quartiere.

Controdeduzioni: Si ritiene che le zone 30 debbano essere individuate attraverso specifiche indagini e analisi puntuali che mettano in evidenza le peculiarità delle zone interessate e non basandosi su principi assolutistici che mal si sposano con i singoli contesti.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

31.20 Aggiungere le seguenti zone 30:

- Quadrilatero via Monte Ortigara - Vittorio Emanuele

- Quadrilatero tra via Bonomi e Piazze Varsavia e Risorgimento

- Completamento quadrilatero MoroniTCarducciTAuchanTFerrovia)

- Quartiere San Paolo

- Quadrilatero Nullo-Statuto-Santa Lucia-Resmini

- Quartiere Conca Fiorita.

Controdeduzioni: Alcune delle zone 30 indicate sono già previste nel PUT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

PARZIALMENTE ACCOGLIBILE

31.21 Estendere l'analisi della sosta alla periferia della città (soprattutto zona occidentale).

Controdeduzioni: Allo stato attuale non è più possibile integrare il quadro conoscitivo del PUT. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso degli aggiornamenti del quadro conoscitivo anche in funzione delle risorse disponibili. Nel merito è stato comunque recentemente svolto un censimento della sosta di tutta la città con differenziate le tipologie di parcheggio. Tale analisi potrà essere successivamente estesa a rielaborazioni più dettagliate.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

PARZIALMENTE ACCOGLIBILE

31.22 Aggiungere un parcheggio di interscambio da utilizzare in prospettiva con la futura stazione ferroviaria.

Controdeduzioni: Il PUT prevede già al paragrafo 5.3.2 l'utilizzo dell'area Ex-Gasometro come parcheggio scambiatore. È in corso comunque la realizzazione del parcheggio in struttura presso la Stazione Autolinee, come già indicato al paragrafo 5.3.1 ed è in previsione la realizzazione di un nuovo parcheggio intermodale presso la Stazione ferroviaria (Società Metropark) per un totale di circa 300 posti auto a rotazione con possibilità di abbonamento.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

31.23 Eliminare la realizzazione del triplice "maxiparcheggio" di porta SUD.

Controdeduzioni: Il PUT non prevede l'utilizzo dell'area individuata nel progetto di Porta Sud.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

31.24 Istituire parcheggi di interscambio in periferia assimilabili a quello di Cascina Gobba di Milano connesso con linee TPL ad alta frequenza.

Controdeduzioni: Il contesto di traffico della città di Bergamo non giustifica l'impostazione suggerita in quanto a Bergamo non funzionano e vengono maggiormente apprezzati i parcheggi semiperiferici.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

31.25 Prevedere riferimenti in merito alle modalità di attuazione delle infrastrutture di indirizzamento ai parcheggi.

Controdeduzioni: L'attività richiesta è parte integrante dei progetti che verranno sviluppati per l'implementazione delle infrastrutture di indirizzamento ai parcheggi.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 32

Protocollo Generale n° E0184365 del 12/12/2012

Provenienza:

RESIDENTI QUARTIERI DI LONGUELO

Pedretti Luisanna – c/o Studio Legale Avv. Marco Ferri, viale Vittorio Emanuele II,21 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

Controdeduzioni: Il documento non presenta vere e proprie osservazioni ma considerazioni. Non risulta quindi possibile controdedurle.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

CONSIDERAZIONE

OSSERVAZIONE N° 33

Protocollo Generale n° E0184371 del 12/12/2012

Provenienza:

BONFATTI ENRICO – via Bianzana, 44 Bergamo

CARUSO ENZO – via Papa Ratti, 5 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

33.1 Aggiungere tra le nuove zone 30 da istituire via Buratti - via Papa Ratti - via Corridoni - via Leone XIII - via Grismondi (pag. 6/51).

Controdeduzioni: L'assetto del quartiere potrebbe essere rivisitato in termini viabilistici non compatibili con l'orizzonte temporale di Piano. Si rimanda quindi ad eventuali aggiornamenti del PUT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

33.2 Aggiungere tra le zone 30 da ampliare via Marzanica (pag. 6/51).

Controdeduzioni: La richiesta specifica, per le caratteristiche della viabilità (assenza di spazio per marciapiede di via Marzanica) risulta di difficile attuazione. Si cercheranno comunque di trovare all'interno dei Piani di dettaglio, come previsto nel nuovo capitolo 1.6, soluzioni adeguate per migliorare la sicurezza nell'ambito segnalato.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

33.3 Integrare "... lungo le principali direttrici di penetrazione in città" (pag. 37/51, cap. 5.3) con "adottando le strategie più opportune per rendere quest'ultimo concorrenziale con l'auto privata in termini di tempi di percorrenza

e di orari di servizio reperendo risorse attraverso leve tariffarie (maggiore incisività delle tariffe di parcheggio e accentuazione dei differenziali tariffari tra parcheggi centrali e periferici) e viabilistiche (preferenziazione semaforica e stradale e modifcihe agli attuali percorsi delle linee del Trasporto Pubblico a servizio delle aree di interscambio al fine di ridurre tempi e distanze di percorrenza tra queste e il centro cittadino). I maggiori proventi verranno utilizzati per finanziare modalità di spostamento alternative all'automobile privata".

Controdeduzioni: La richiesta di modifica del testo non può essere accolta nella sua totalità; pertanto il PUT viene integrato parzialmente rispetto a quanto proposto nel seguente modo: "adottando le strategie più opportune per rendere quest'ultimo concorrenziale con l'auto privata". L'obiettivo e le soluzioni indicate sono comunque già parte integrante del PUT e troveranno attuazione nell'ambito dei Piani di dettaglio, come specificato al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

PARZIALMENTE ACCOGLIBILE

33.4 Aggiungere un nuovo capitolo (pag. 43/51): 5.3.5. Nonostante l'inaugurazione della Tramvia delle Valli abbia modificato in maniera significativa le scelte di spostamento di chi si muove sull'asse della bassa Valle Seriana (circa il 12% dell'utenza TEB proviene dall'auto privata) i flussi di traffico in entrata e uscita lungo quella direttrice non si sono sostanzialmente modificati, registrando anzi un lieve incremento. Questo a causa degli effetti di induzione del traffico posti in essere dalla maggiore disponibilità di spazio venutasi a creare in conseguenza della inaugurazione della linea. Viene quindi da chiedersi se non sia opportuno sperimentare un diverso schema di viabilità lungo l'asse Val Seriana - Centro città che, dirottando il traffico su via Correnti, stimoli uno shift modale massiccio, duraturo e non annullabile dagli effetti di induzione del traffico.
In concomitanza di queste modifiche viabilistiche diventa necessario potenziare i servizi di TPL - in particolare TEB - lungo la direttrice per assorbire l'inevitabile

incremento di domanda. Per fare questo si possono reperire risorse attraverso diverse politiche di tariffazione dei parcheggi e della viabilità , ma al momento è prioritario valutare la fattibilità di un siffatto schema di organizzazione della mobilità da e per la bassa Valle Seriana, che potrebbe venire applicato in singole giornate a titolo sperimentale - e quindi a costi molto contenuti - per valutarne gli effetti e modularne i dettagli.
Ai fini di tale progetto è auspicabile, anche se non indispensabile, trovare delle forma di collaborazione con i Comuni della bassa Valle Seriana.".

Controdeduzioni: Il testo così come formulato non può essere proposto in uno strumento pianificatorio. I temi esposti sono già oggetto di analisi da parte del PUT la cui realizzazione è demandata ai Piani di dettaglio, come specificato al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

33.5 Aggiungere tra gli interventi proposti nelle " Interconnesione della rete ciclabile esistente" (pag. 45/51) "30 - Proposta di raccordo - Redona Via Suardi - Scuola Pascoli, Torre del Galgario".

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

33.6 Aggiungere a pag. 50/51 (seconda riga): "Punto 7 "via Corridoni": si rende necessaria l'istituzione del divieto di svolta a sinistra all'incrocio con via Legrenzi sia per i flussi provenienti dal centro cittadino che per quelli provenienti da viale Giulio Cesare mediante la posa di cordoli spartitraffico sulla linea di mezzeria.".

Controdeduzioni: La proposta rientra nelle normali attività di gestione degli uffici competenti. Nel merito il PUT in qualità di documento pianificatorio non entra nel merito di quanto definito con i Piani di dettaglio. Nel dettaglio si specifica comunque che l'intervento richiesto è già stato attuato.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

OSSERVAZIONE N° 34

Protocollo Generale n° E0184406 del 12/12/2012

Provenienza:

COMITATO DI QUARTIERE DI BOCCALEONE

c/o Presidente Pozzi Giliola

ANALISI DEI CONTENUTI

34.1 Istituire 2 aree da adibire a ciclo-stazioni Bike Sharing nell'abitato di Boccaleone e nell'abitato della Clementina.

Controdeduzioni: Nell'ambito dell'orizzonte temporale di attuazione del PUT il piano di estensione della rete del Bike sharing a sud della città prevede di raggiungere l'asse di via Borgo Palazzo. Nel merito tale proposta verrà valutata nella 3° fase di espansione del Bike sharing non oggetto del PUT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

34.2 Ampliare la Zona 30 di Boccaleone includendo la via Boccaleone tratto tra via Beata Capitanio e via Gasparini.

Controdeduzioni: I piani di dettaglio definiranno puntualmente il completamento e l'estensione della Zona 30 su Boccaleone anche in funzione dei nuovi interventi urbanistici in corso. Si modifica la tabella del paragrafo 5.1.2 alla riga 7 colonna "Aggiornamento 2011" con "Da Ampliare" invece che "Esistente".

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

34.3 Dotare l'attraversamento pedonale di via Gasparini, di fronte parco Gasparini - Lunga di semaforo a chiamata.

Controdeduzioni: Di fatto la via Gasparini è già ricompresa nella Zona 30; si evidenzia che la stessa è organizzata e attrezzata sulla base di un progetto di tipo partecipato. Nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6 si individueranno i presidi nei quali rafforzare la sicurezza come da accordi con i Comitati, in funzione di quanto già previsto nel PUT al capitolo 5.5.2.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

34.4 Riattivare sulla funzione di tutto rosso con veicoli in transito a velocità maggiore di 50 Km/h i 2 semafori per gli attraversamenti pedonali posti in via Gasparini, all'altezza della ex caserma Flores ed in prossimità del campetto di calcio di Campagnola.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

34.5 Eliminare dal quartiere di Boccaleone e della Clementina il traffico di attraversamento esplicitando una precisa strategia.

Controdeduzioni: Così come è formulata la richiesta non può trovare riscontri diretti nel PUT. Nel merito specifico si rimanda allo sviluppo dei piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6. Nel merito si precisa comunque che l'intervento richiesto è di tipo infrastrutturale e che pertanto va trattato in modo organico in altri strumenti come il Piano Urbano della Mobilità (PUM) e il Piano delle Opere Pubbliche (POP).

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

34.6 Verificare il rapporto flussi/capacità nelle ore di punta degli assi di via S. Bernardino (Colognola), via Zanica (Malpensata), via per Orio (Campagnola) e via Lunga (Boccaleone).

Controdeduzioni: Il calcolo di indicatori legati a specifici contesti, se necessario, viene sviluppato in occasione delle analisi previste nei Piani di dettaglio, come specificiato nel nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

34.7 Individuare nuove interconnessioni ciclabili per sanare i collegamenti mancanti tra i percorsi esistenti interni al quartiere di Boccaleone con l'area attorno alla Fiera e verso Seriate, con via Borgo Palazzo, con il Polo Scolastico/Sanitario dia via Gavazzeni-Europa.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. Nello specifico il Biciplan è lo strumento di dettaglio per la programmazione degli investimenti e la calendarizzazione dei lavori, come previsto nel PUT al capitolo 5.4.1.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

34.8 Fornire maggiori dettagli in merito alla nuova area di interscambio in prossimità della Fiera.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche e i dovuti approfondimenti urbanistici e progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 35

Protocollo Generale n° E0184434 del 12/12/2012

Provenienza:

COMITATO DEL PARCO AGRICOLO ECOLOGICO DELLA CINTURA SUD DI BERGAMO – COMITATO DELLA ZONA DI VIA RAMPINELLI PER L'AMBIENTE DI COLOGNOLA

c/o Moroni Alessandro – Monti Claudio

ANALISI DEI CONTENUTI

35.1 Utilizzare per la realizzazione di barriere fono-assorbenti e anti-inquinamento della bretella a sud di Colognola, che collega via Stezzano con via Grumello, piantumazione di idonee specie arboree nelle fasce di rispetto.

Controdeduzioni: L'intervento richiesto è inquadrabile nel contesto generale relativo alla gestione dell'emergenza ambientale previsto dal PUT . Il Par. 5.2.4. sarà quindi integrato come segue: "Nei piani di dettaglio saranno valutati puntualmente interventi e contromisure specifiche volte a mitigare l'impatto".

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

35.2 Inserire nel PUT il progetto di collegamento ferroviario tra la stazione e l'aeroporto, sottoponendolo ad un programma partecipativo.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT, ma è una tematica che deve essere prevista ed affrontata nel Piano Urbano della Mobilità (PUM). Si precisa che l'ultimo PUM prevedeva il collegamento richiesto.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

35.3 Specificare nel PUT che eventuali nuovi parcheggi destinati al servizio aeroportuale non comportino ulteriore consumo di suolo.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT ma è materia di pianificazione urbanistica e di PGT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

35.4 Dettagliare il paragrafo 5.2.2 Sviluppo della mobilità elettrica con esempi concreti, con valutazioni economico/finanziarie e con un programma verificabile.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali ed economiche, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

35.5 Inserire una nota circa l'obbligatorietà della salvaguardia dei terrapieni di controscarpa integri delle Mura Venete per il progetto di risalita e l'area d'interscambio di via Baioni.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Nel merito l'area di interscambio è prevista e collegata all'attuazione del Programma Integrato d'Intervento ex Migliavacca. La questione relativa ai terrapieni è una problematica di tipo progettuale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

35.6 Definire che nuovi parcheggi nell'area di interscambio della Fiera dovranno essere concordati con l'Ente Fiera e dovranno essere realizzati tramite multipiano dove già esistono parcheggi a raso, senza comportare ulteriore consumo di suolo.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

35.7 Definire meglio le modalità di bonifica dell'area Ex-Gasometro.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Nel merito dovranno essere effettuate le necessarie caratterizzazioni dell'Area.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

35.8 Definire meglio le modalità di realizzazione degli attraversamenti ciclopedonali alla ferrovia, in particolare all'incrocio tra via Don Bosco e via Bonomelli.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali ed economiche, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

35.9 Formulare un "Piano d'Area" relativo anche alla limitrofa via Quarenghi.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Nel merito si è costituito un tavolo interassessorile incaricato di formulare proposte per la riqualificazione dell'Area di via Quarenghi valutandone diversi aspetti (Mobilità, Sicurezza, Sociale, Att. Economiche, Arredo Urbano, etc.).

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

35.10 Rigettare la richiesta SACBO di realizzare un nuovo parcheggio di 5.500 posti in testa all'aeroporto, in quanto incompatibile ed estranea agli interessi della popolazione residente.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT ma è materia di pianificazione urbanistica e di PGT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

35.11 Completare il tratto centrale della pista ciclo-pedonale Colognola - Grumello che si snoda centralmente attraverso il parco lungo la carrareccia via Bassa, storicamente di uso pubblico.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. In merito è in corso l'attuazione del Piano d'Azione del PLIS.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

35.12 Prevedere un Tavolo Partecipativo con le realtà territoriali per la realizzazione del PLIS del Parco Agricolo Ecologico.

Controdeduzioni: L'attività proposta non è recepibile nel PUT ma in ogni caso oggetto dell'attività ordinaria degli uffici comunali competenti. Nel merito è in corso l'attuazione del Piano di Azione sul PLIS anche con il coinvolgimento dei principali soggetti interessati e dei Comuni limitrofi.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

35.13 Effettuare proposte concrete di mitigazione dell'incidentalità lungo la connessione tra Asse interurbano ed aeroporto e vietare la realizzazione di opere che comportino incrementi di traffico fino a quando la mitigazione dell'incidentalità non sia operativa.

Controdeduzioni: L'asse indicato non rientra nelle competenze del PUT ma della Provincia di Bergamo in quanto strada di sua proprietà.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

35.14 Esaminare il flusso di traffico lungo la connessione stradale verso l'aeroporto e inserirla nel PUT.

Controdeduzioni: La maggior parte della viabilità interessata non è ricompresa nella rete stradale comunale e pertanto non di competenza del PUT. Le analisi dei flussi di traffico sono state effettuate sugli assi portanti, come indicato al capitolo 4.1, tra i quali la via per Orio (nelle vicinanze dell'asse indicato). Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori indagini relative al quadro conoscitivo del PUT. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso degli aggiornamenti degli strumenti programmatici..

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

35.15 Effettuare le indagini relative al trasporto pubblico extra-comunale e inserirle nel PUT.

Controdeduzioni: Gli interventi sul trasporto pubblico locale non sono di competenza del PUT; si rimanda al Programma Triennale dei Servizi (PTS) di trasporto pubblico. In vista della prossima gara per affidare il servizio di Trasporto Pubblico Locale verranno effettuate le dovute indagini nell'ambito della programmazione all'interno del PTS.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

35.16 Inserire nel PUT una mappatura dei luoghi più pericolosi.

Controdeduzioni: Quanto richiesto è già compreso nel paragrafo 5.5.1 del PUT. Allo stato attuale è in corso una mappatura informatica dell'incidentalità sull'intero territorio comunale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

35.17 Cancellare nel Rapporto Ambientale della VAS il Parcheggio d'interscambio Colognola e riformularlo dopo la definizione di un idoneo Tavolo Partecipativo.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Il parcheggio segnalato è inserito nel capitolo del Rapporto Ambientale della VAS relativo alle previsioni del PGT per valutare la coerenza e la compatibilità del PUT rispetto ad uno strumento di pianificazione generale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

35.18 Cancellare nel Rapporto Ambientale della VAS il Parcheggio d'interscambio Scalo Aeroportuale e riformularlo dopo la definizione di un idoneo Tavolo Partecipativo.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Il parcheggio segnalato è inserito nel capitolo del Rapporto Ambientale della VAS relativo alle previsioni del PGT per valutare la coerenza e la compatibilità del PUT rispetto ad uno strumento di pianificazione generale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

35.19 Cancellare nel Rapporto Ambientale della VAS il Parcheggio d'interscambio fermata ferroviaria Stezzano e riformularlo dopo la definizione di un idoneo Tavolo Partecipativo.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Il parcheggio segnalato è inserito nel capitolo del Rapporto Ambientale della VAS relativo alle previsioni del PGT per valutare la coerenza e la compatibilità del PUT rispetto ad uno strumento di pianificazione generale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

35.20 Cancellare nel Rapporto Ambientale della VAS il Parcheggio d'interscambio Nuova Fiera e riformularlo dopo la definizione di un idoneo Tavolo Partecipativo anche per la progettazione del futuro raccordo ferroviario per l'aeroporto.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Il parcheggio segnalato è inserito nel capitolo del Rapporto Ambientale della VAS relativo alle previsioni del PGT per valutare la coerenza e la compatibilità del PUT rispetto ad uno strumento di pianificazione generale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

35.21 Cancellare nel Rapporto Ambientale della VAS il Parcheggio d'interscambio Europan e riformularlo dopo la definizione di nua effettiva

programmazione da parte del Comune per questa area attraverso un percorso partecipativo.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Il parcheggio segnalato è inserito nel capitolo del Rapporto Ambientale della VAS relativo alle previsioni del PGT per valutare la coerenza e la compatibilità del PUT rispetto ad uno strumento di pianificazione generale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

35.22 Cancellare nel Rapporto Ambientale della VAS il Parcheggio d'interscambio Nodo Porta Sud e riformularlo dopo la definizione di un'effettiva programmazione da parte del Comune per questa area attraverso un percorso partecipativo.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Il parcheggio segnalato è inserito nel capitolo del Rapporto Ambientale della VAS relativo alle previsioni del PGT per valutare la coerenza e la compatibilità del PUT rispetto ad uno strumento di pianificazione generale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

OSSERVAZIONE N° 36

Protocollo Generale n° E0184497 del 12/12/2012

Provenienza:

PROVINCIA DI BERGAMO – SETTORE VIABILITÀ E TRASPORTI

c/o Dirigente Ing. Stilliti Renato – via Sora, 4 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

36.1 Modificare la classificazione della strada provinciale ex S.S. 42 nel tratto dalla rotatoria di immissione della "bretella di Colognola" sino al confine con il Comune di Stezzano in strada extraurbana secondaria (tipo C).

Controdeduzioni: La modifica verrà recepita nello schema di classificazione strade del PUT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

OSSERVAZIONE N° 37

Protocollo Generale n° E0184552 del 12/12/2012

Provenienza:

GANDOLFI NICOLA

via Roccolino, 12 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

37.1 Aggiornare tutte le previsioni temporali/scadenze indicate nel Piano.

Controdeduzioni: Le previsioni temporali indicate nel Piano sono coerenti alle scadenze delle azioni enunciate.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

37.2 Allegare al PUT la lista di zone e vie dove applicare nelle zone 30 o ZTL, se la carreggiata è maggiore di 4,25 m e in assenza di traffico pesante, un doppio senso "limitato" alle biciclette nelle strade a senso unico (parere n. 6234 del 21/12/2011 del MIT).

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

37.3 Inserire ZTL esistenti e corsie preferenziali nella Mappa delle piste ciclabili.

Controdeduzioni: Per ragioni di metodo la proposta non è accoglibile. Si specifica comunque che nel Geoportale del Comune di Bergamo esistono le mappe indicate che possono essere sovrapponibili.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

37.4 Includere Città Alta e i Colli nello sviluppo delle piste ciclabili.

Controdeduzioni: Gran parte della rete stradale di città alta e le condizioni di traffico già si prestano a favorire la ciclabilità ma non a individuare piste ciclabili dedicate.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

PARZIALMENTE ACCOGLIBILE

37.5 Dare valenza al collegamento ciclabile con i percorsi extra-comunali.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. Nel merito il Progetto Life va in questa direzione, in quanto condiviso con i Comuni della cintura sud-ovest di Bergamo (Dalmine, Lallio, Treviolo), realizzato anche attraverso finanziamenti europei..

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

37.6 Sviluppare un'idea di Rete Ciclabile.

Controdeduzioni: Il PUT prevede un progetto di massima della rete ciclabile che verrà declinata in progetti esecutivi con specifici piani di dettaglio. Nello specifico il Biciplan è lo strumento di dettaglio per la programmazione degli investimenti e la calendarizzazione dei lavori, come previsto nel PUT al capitolo 5.4.1.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

37.7 Recepire indicazione del PGT che prevede la facoltà di attivazione del servizio di Bike Sharing in alcuni casi e l'obbligo in altri, in particolare negli amibiti di Traspormazione per Servizi o nel caso di interventi con volumetria > 12.500 mc e quindi soggetti a Piano Attuativo.

Controdeduzioni: Gli uffici competenti dell'Amministrazione comunale, in coerenza con il piano di sviluppo della rete del Bike sharing previsto nel PUT, operano già secondo quanto dettato dal PGT, pertanto tale richiesta è già cogente da PGT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

37.8 Prevedere e realizzare entro un anno le seguenti stazioni di Bike Sharing:
area Ospedale Largo Barozzi
area piscine comunali
area parco Locatelli
area Stadio - Lazzaretto
area via Baioni (Greenway del Morla)
area funicolare
parcheggio d'interscambio Crocerossa
area nuovo Ospedale.

Controdeduzioni: Il programma di intervento per l'implementazione della rete del Bike sharing (già in fase di attuazione), in coerenza con l'orizzonte temporale del PUT, prevede di sviluppare la rete secondo quanto indicato al par. 5.4.2.; in coerenza con quanto premesso, non si esclude in ogni caso di poter valutare eventuali affinamenti sul posizionamento delle singole postazioni in fase di progettazione di dettaglio.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

PARZIALMENTE ACCOGLIBILE

37.9 Verificare la possibilità di collaborazione tra ATB Mobilità SpA e le grandi e medie strutture commerciali esistenti per l'installazione di nuove stazioni di Bike Sharing.

Controdeduzioni: La possibilità di valutare proposte di collaborazione e supporto alla rete del Bike sharing da parte delle strutture commerciali fa già parte delle attività regolarmente presidiate dagli uffici competenti dell'Amministrazione Comunale e dagli uffici tecnici di ATB Mobilità.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

OSSERVAZIONE N° 38

Protocollo Generale n° E0184588 del 12/12/2012

Provenienza:

AUTOMOBILE CLUB BERGAMO

c/o Presidente Carnazzi Federico

ANALISI DEI CONTENUTI

38.1 Inserire un disegno integrato tra le zone 30 individuate nel PUT rispetto al territorio con riferimento particolare ai flussi di attraversamento che devono poter transitare in modo fluido senza interferire con tali aree.

Controdeduzioni: La progettazione deve necessariamente tenere in considerazione le singole specificità viabilistiche per ragioni prevalentemente connesse con la salvaguardia dell'utenza debole della strada. In ogni caso l'approccio metodologico adottato dall'amministrazione prevede una lettura integrata sull'intera rete viaria cittadina.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

38.2 Evitare di imporre una velocità di 30 Km/h in modo indiscriminato, si suggerisce quindi di diversificare in base alle caratteristiche geometriche della viabilità.

Controdeduzioni: L'approccio suggerito è già quello adottato dall'amministrazione comunale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

38.3 Eliminare tutti i dossi (ritenuti pericolosi) da sostituire con segnaletica stradale che evidenzi i punti critici (es. asfalto colorato, corrugato, etc.).

Controdeduzioni: L'approccio suggerito è già quello adottato dall'amministrazione comunale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

38.4 Uniformare a livello di riconoscibilità urbanistica i corridoi ciclabili.

Controdeduzioni: La richiesta formulata sarà valutata nell'ambito del BiciPlan, in qualità di strumento di dettaglio per la programmazione degli investimenti e la calendarizzazione dei lavori, come previsto nel PUT al capitolo 5.4.1.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

38.5 Posizionare delle piste ciclabili sul lato interno del marciapiede e non esterno (es. B. Palazzo-Seriate).

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

38.6 Eliminare le interferenze della piste ciclabili con le fermate del TPL prevedendo un passaggio nella parte retrostante alle aree di accumulo dei viaggiatori.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

38.7 Promuovere forme di abbonamento integrato tra sosta e TPL soprattutto per i parcheggi periferici.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. Compatibilmente con le opportune valutazioni di carattere economico, la richiesta sarà valutata nell'ambito delle scelte strategiche connesse al sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

38.8 Incrementare le frequenze delle linee di TPL di collegamento tra il centro città e i parcheggi periferici con attivazione di servizi navetta (eventualmente anche on-demand).

Controdeduzioni: Con l'attivazione dei parcheggi di interscambio, compatibilmente con la disponibilità delle risorse economiche, saranno valutati eventuali interventi sul servizio di TPL.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

PARZIALMENTE ACCOGLIBILE

38.9 Non si ritiene che, alle condizioni attuali, l'utilizzo di veicoli elettrici possa dare un reale beneficio al traffico.

Controdeduzioni: Trattasi di mera considerazione.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

38.10 Eliminare la previsione di corsie preferenziali su via Broseta e via Borgo Palazzo.

Controdeduzioni: Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5.3.3 eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

38.11 Spostare le zebrature degli attraversamenti pedonali al centro delle piattaforme rialzate e non sopra.

Controdeduzioni: Per il Comune di Bergamo i criteri di posa delle piattaforme stradali rialzate sono disciplinati dalle "Linee Guida per la gestione della velocità veicolare nelle aree urbane" approvato con delibera di Giunta n. 123/128 del 2010.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

OSSERVAZIONE N° 39

Protocollo Generale n° E0184601 del 12/12/2012

Provenienza:

CIRESA MARIATERESA – MARAMAI BICE

via Borgo Palazzo, 95 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

39.1 Introdurre una ZTL in via Borgo Palazzo, la mattina nell'orario di massimo flusso.

Controdeduzioni: Nel tratto indicato dall'osservante tra Viale Pirovano e Piazza Sant'Anna, allo scopo di alleggerire la pressione del traffico sull'asse di penetrazione di Via Borgo Palazzo il PUT prevede l'adozione di corridoio di qualità (es. centralizzazione semaforica). L'istituzione di una ZTL avrebbe ripercussioni non accettabili sul traffico cittadino.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

39.2 Mettere a disposizione parcheggi d'interscambio in via Borgo Palazzo all'esterno della circonvallazione.

Controdeduzioni: Il PUT si sviluppa a contesto infrastrtutturale invariato. Inoltre la proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT ma è materia di pianificazione urbanistica e di PGT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

39.3 Mettere a disposizione navette gratuite e molto frequenti in via Borgo

Palazzo dal parcheggio d'interscambio al centro città.

Controdeduzioni: La proposta non è accoglibile poiché non sostenibile dal punto di vista tecnico-economico. Nel merito il parcheggio di Borgo Palazzo è stato ceduto nell'ambito del Progetto Europan.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

39.4 Istituire il limite di velocità 30 Km/h in via Borgo Palazzo (da piazza S. Anna a via Camozzi).

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 40

Protocollo Generale n° E0184604 del 12/12/2012

Provenienza:

CONDOMINI DEL CONDOMINIO DI VIALE GIULIO CESARE, 8

c/o Trombetta Cappellani Federica – viale Giulio Cesare, 8 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

40.1 Destinare ai soli resisdenti i parcheggi lungo viale Giulio Cesare , partendo dal semaforo dello Stadio (curva sud) fino ad arrivare al semaforo dell'incrocio con Borgo Santa Caterina.

Controdeduzioni: L'area proposta non rientra nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

OSSERVAZIONE N° 41

Protocollo Generale n° E0181388 del 06/12/2011

Provenienza:

ARPA

c/o Presidente Licotti Carlo

ANALISI DEI CONTENUTI

41.1 Individuare le misure di mitigazione e compensazione più opportune per ridurre gli effetti sulle diverse matrici e componenti (aria, acqua, suolo, flora, fauna, clima acustico preesistente, etc.) ed inserirle, al pari delle opere che andranno a mitigare, all'interno della programmazione.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

41.2 Fissare tempi certi per l'approvazione del piano particolareggiato (bici Plan) necessario per la programmazione degli investimenti occorenti per la realizzazione delle aste previste di completamenti della rete ciclabile e per la calendarizzazione dei relativi lavori.

Controdeduzioni: Il PUT individua le principali aste "di cerniera" per l'interconnesione e il completamento della rete ciclabile esistente. Tali indirizzi costituiranno le basi per lo sviluppo di un Piano di dettaglio specifico chiamato Biciplan per la programmazione degli investimenti e la calendarizzazione dei lavori, come previsto nel PUT al capitolo 5.4.1, nel quale verranno definite anche le tempistiche richieste.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 42

Protocollo Generale n° E0185084 del 13/12/2012

Provenienza:

LEGAMBIENTE BERGAMO ONLUS

c/o Presidente Cremaschi Nicola – via Quarenghi, 34 Bergamo

ANALISI DEI CONTENUTI

42.1 Avviare prima del passaggio in Consiglio Comunale un percorso in collaborazione con le associazioni, i comitati di quartiere, con le circoscrizioni, con le rappresentanze di categoria per andare ad illustrare i contenuti del PUT in tutti i quartieri.

Controdeduzioni: La richiesta non è immediatamente procedibile. Il percorso di condivisione del PUT ha seguito in prima analisi quanto dettato dalla normativa di settore valorizzando in ogni caso il confronto con la cittadinanza e le circoscrizioni in diverse occasioni.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

42.2 Istituire la ZTL temporale di Borgo Santa Caterina attraverso un percorso di confronto con i residenti, i commercianti, i portatori di interessi comuni.

Controdeduzioni: In funzione del ruolo di collegamento portante all'interno del tessuto urbano l'istituzione di una ZTL ove richiesto avrebbe ripercussioni non ammissibili sul deflusso del traffico in città.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.3 Istituire la ZTL temporale di Borgo Palazzo da piazza S.Anna a via Camozzi attraverso un percorso di confronto con i residenti, i commercianti, i portatori di interessi comuni.

Controdeduzioni: In funzione del ruolo di collegamento portante all'interno del tessuto urbano l'istituzione di una ZTL ove richiesto avrebbe ripercussioni non ammissibili sul deflusso del traffico in città.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.4 Istituire la ZTL temporale di Valtesse via Biava, via Burattini, via Solari, via Vacha nelle fasce orarie di afflusso/deflusso dalla città.

Controdeduzioni: In funzione del ruolo di collegamento portante all'interno del tessuto urbano l'istituzione di una ZTL ove richiesto avrebbe ripercussioni non ammissibili sul deflusso del traffico in città.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.5 Istituire la ZTL temporale di via Corridoni dal Ponte della Circonvallazione a via Martinella nelle fasce orarie di afflusso/deflusso dalla città.

Controdeduzioni: In funzione del ruolo di collegamento portante all'interno del tessuto urbano l'istituzione di una ZTL ove richiesto avrebbe ripercussioni non ammissibili sul deflusso del traffico in città.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.6 Istituire ZTL scolastiche in prossimità di tutti gli istituti di ogni ordine e

grado (nell'ordine scuole dell'infanzia, scuole materne, scuole elementari, scuole madie, scuole superiori).

Controdeduzioni: Si rimanda al par. 5.5.2; la richiesta sarà pertanto presa in esame e valutata nell'ambito di specifici progetti di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, in abbinamento o in alternativa alle zone 30.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

42.7 Modificare "7. S.LORENZO - FARA (da attivare all'apertura del parcheggio di via Fara alternativo all'attuale area di sosta di piazza Mercato del Fieno) (pag. 18/51) con "7. S:LORENZO- FARA (da attivare immediatamente con destinazione del parcheggio di piazza Mercato del Fieno ai soli residenti)".

Controdeduzioni: Premesso che il sistema ad oggi in funzione non evidenzia particolari criticità si ritiene opportuno mantenere l'impostazione prevista nel PUT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.8 Modificare "... prevedendo anche incontri con le associazioni di categoria (es. commercianti, artigiani, strutture ricettive)" (pag. 18/51, ultimo periodo) con "... prevedendo incontri con i portatori di interessi comuni, con associazioni di categoria, comitati di cittadini, istituzioni scolastiche, agenzo in modo da favorire la massima e migliore partecipazione".

Controdeduzioni: Il PUT sarà integrato come segue "… prevedendo anche incontri con le associazioni di categoria (es. commercianti, artigiani, strutture ricettive)" (pag. 18/51, ultimo periodo) con "… prevedendo incontri con i portatori di interessi comuni". Verranno valutati nello specifico i diversi portatori di interessi in base ai contesti specifici.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

PARZIALMENTE ACCOGLIBILE

42.9 Istituire il limite di 30 km/h sull'intero territorio cittadino valutando caso per caso le eccezioni per le quali può venire mantenuto il limite dei 50 km/h. Le valutazioni andranno effettuate sulla base del rischio effettivo di velocità di punta più elevate stabilito utilizzando le statistiche sull'incidentalità e la verifica della presenza di situazioni potenzialmente pericolose (es. principali poli attrattori, servizi ad uso di tenze deboli, presenza di plessi scolastici, parcheggi su strada, angoli ciechi, colli di bottiglia etc.).

Controdeduzioni: Non si ritiene che una scelta di questo tipo possa garantire un miglioramento complessivo delle condizioni del traffico cittadino.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.10 Integrare "... esigenze puntuali di riequilibrio nella ripartizione dell'offerta tra sosta residenziale e sosta ad uso pubblico." (pag. 21/51 - metà 2° periodo) con "In particolare sull'opportunità di ridurre gli stalli su strada disponibili per i non residenti devono venire progressivamnete ridotti fino alla loro totale eliminazione a favore di stalli in aree esterne o in parcheggi sotterranei".

Controdeduzioni: L'offerta di sosta deve essere connessa e proporzionata alle diverse esigenze dei luoghi e dei quartieri.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.11 Integrare il capitolo "5.1.3 Regolazione della sosta su strada" a pag. 21/51 con "Per ogni parcheggio per l'uso pubblico che verrà individuato in aree

esterne ne verrà cancellato uno nelle aree centrali della città e dei quartieri".

Controdeduzioni: L'offerta di sosta deve essere connessa e proporzionata alle diverse esigenze dei luoghi e dei quartieri.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.12 Integrare "... non può che orientare l'azione verso un controllo più efficace della sosta irregolare." (pag. 21/51 - metà 2° periodo) con "anche attraverso strumenti di telecontrollo".

Controdeduzioni: Allo stato attuale non esistono dispositivi omologati per questo tipo do controllo.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.13 Integrare "... Riservando tali aree alla sosta dei residenti." (pag. 21/51 - metà 3° periodo) con "nonché con l'adozione di strumenti di telecontrollo che permettano l'individuazione e la contravvenzione dei comportamenti scorretti".

Controdeduzioni: Allo stato attuale non esistono dispositivi omologati per questo tipo do controllo.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.14 A pag. 22/51 al punto riferito a Città Alta eliminare "anche in relazione alla realizzazione del parcheggio in via della Fara".

Controdeduzioni: Il progetto indicato è previsto nelle linee programmatiche dell'Amministrazione Comunale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.15 Modificare "Malpensata: promozione del park&ride (interscambio sia con il mezzo pubblico sia con il bike sharing)" (pag. 22/51) con "Malpensata: riduzione dei posti disponibili per la sosta lunga e pian di riassetto del piazzale della Malpensata.".

Controdeduzioni: Si ritiene allo stato che l'area indicata rivesta un ruolo fondamentale per l'interscambio tra mezzo privato e servizi di Trasporto Pubblico (Autobus e Ferrovia).

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.16 Integrare il capitolo "5.1.3 Regolazione della sosta su strada" a pag. 22/51 con "L'impegno per la realizzazione di sviluppo futuri delle politiche della sosta saranno orientati verso l'attivazione di centri di scambio nei centri commerciali della cintura urbana collegandoli tramite navette e dotandoli di stazione di bike sharing".

Controdeduzioni: Il PUT per sua natura si riferisce al territorio comunale e non alla cintura urbana. All'interno del PUT è previsto un programma di espansione del servizio di Bike sharing.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.17 Inserire a pag. 22/51: "Valtesse: attivazione dei parcheggi previsti dal progetto della linea 2 TEB".

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

42.18 Integrare il 5° periodo del capitolo 5.1.4 Parcheggi pertinenziali con "... senza ulteriore consumo di suolo non urbanizzato.".

Controdeduzioni: La fine del 5° capoverso viene integrato con la seguente frase: "Lo studio dovrà avere tra i suoi obiettivi e per quanto possibile il principio del risparmio di suolo non urbanizzato, compatibilmente alla specifica situazione dei luoghi oggetto dell'intervento.".

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

PARZIALMENTE ACCOGLIBILE

42.19 Modificare "che ponga le condizioni per emanare il bando finalizzato alla concessione di aree comunali in diritto di superficie/sottosuolo ai privati per la realizzazione delle autorimesse pertinenziali destinate soprattutto alla residenza" (pag. 23/51 - metà 5° periodo) con "che ponga le condizioni per attivare accordi con i privati per riqualificare aree produttive dismesse o comunque non utilizzate creando autorimesse pertinenziali senza ulteriore consumo di suolo non urbanizzato. Per ogni parcheggio che verrà creato ne verrà cancellato uno in superficie".

Controdeduzioni: Si tratta di indicazioni troppo assolutistiche e di difficile applicazione nei casi concreti. Si ritiene preferibile una valutazione calata alle diverse situazioni.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.20 Eliminare la frase "... in una prima fase sperimentale nell'ambito di un arco massimo compreso tra le ore 14.00 del sabato e le ore 24.00 della domenica,..." a pag. 32/51, 3° periodo.

Controdeduzioni: La proposta formulata non è compatibile con le strategie del PUT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.21 Modificare "con particolare riguardo alle giornate di festività (es. Natale) ed in occasione di grandi eventi in città" (pag. 32/51 - metà 4° periodo) con "con calendario annuale che comprenda le principali giornate di festività (es. Natale), le domeniche ed in occasione di grandi eventi in città".

Controdeduzioni: La proposta formulata non è compatibile con le strategie del PUT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.22 Modificare la planimetria dell'Area Ambientale (pag. 32/51) facendola coincidere con la zona rossa dell'Adunata Nazionale degli Alpini, inserendo Borgo S. Caterina e via Borgo Palazzo (da piazza S. Anna a via Camozzi).

Controdeduzioni: La proposta formulata non è compatibile con le strategie del PUT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.23 Modificare "(mediante ad esempio servizi di trasporto con trenino o carrozze)" (pag. 33/51 - fine 2° periodo) con "(mediante ad esempio servizi di trasporto con trenino elettrico)".

Controdeduzioni: I servizi previsti nell'ultimo capoverso del par. 5.2.1. sono stati introdotti a mero titolo esemplificativo specificatamente rivolto ai turisti.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.24 Eliminare "da sempre" nalle frase di pag. 34/51 - penultimo periodo.

Controdeduzioni: Il PUT verrà modificato come richiesto.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

42.25 Integrare il 4° periodo di pag. 36/51 "Al fine di evitare … categorie di veicoli sopra indicate" imponendo il limite di 30 km/h per il traffico cittadino e prevedendo l'attivazione automatica del blocco del traffico in città dopo sette giorni di superamento dei limiti.

Controdeduzioni: La proposta formulata non è compatibile con le strategie del PUT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.26 Modificare: "Si segnala, tuttavia, che negli ultimi anni si è registrato un miglioramento della qualità dell'aria cittadina: i dati di monitoraggio 2010 indicano un trend di miglioramento per quanto riguarda gli inquinanti di natura urbana." (pag. 36/51 - 11° periodo) con "Si segnala, tuttavia, che per gli anni fino al 2010 si è registrato un miglioramento della qualità dell'aria cittadina: i dati di monitoraggio 2011 e 2012 indicano un trend di peggioramento per quanto riguarda gli inquinanti di natura urbana.".

Controdeduzioni: Per quanto riguarda il parametro PM10 rilevato dalle centraline cittadine si nota un trend di generale miglioramento anche negli anni successivi al 2010.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.27 Eliminare il parcheggio di via Baioni tra le "Nuove aree di interscambio" (pag. 38/51).

Controdeduzioni: Il parcheggio indicato rientra tra gli interventi già presenti nel POP.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.28 Eliminare il parcheggio zona ex-Gasometro tra le "Nuove aree di interscambio" (pag. 38/51).

Controdeduzioni: Il parcheggio indicato rientra tra gli interventi già presenti nel POP.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.29 Inserire il parcheggio Valtesse-S. Antonio tra le "Nuove aree di interscambio" (pag. 38/51) inserendo il seguente testo: "In relazione alla futura attivazione della linea 2 del Tram delle Valli lungo il sedime della Ferrovia della Val Brembana, si intendono attivare i parcheggi previsti a servizio dell'opera. Allo stato attuale il parcheggio previsto si troverebbe a poca distanza dalla fermata della linea 3 del 7 e del 9 così da permettere sia l'accesso a Città Alta tramite bus che l'accesso al centro per coloro che arrivano dalla Val Brembana e dalla Val Imagna".

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

42.30 Modificare:"In via prioritaria dovrà essere valutata l'ipotesi di riservare al trasporto pubblico locale la tratta da Via Lochis/incrocio via Polaresco e via Briantea/incrocio via Croce Rossa." (pag. 41/51 - 2° periodo) con "In via prioritaria dovrà essere valutata l'ipotesi di riservare al trasporto pubblico locale e al traffico locale la tratta da Via Lochis/incrocio via Polaresco e via Briantea/incrocio via Croce Rossa anche tramite l'uso di sistemi informatizzati di gestione del traffico.".

Controdeduzioni: Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5.3.3 eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.31 Integrare il 3° periodo di pag. 42/51 dopo "... in cui migliorare la velocità commerciale e la regolarità." con "L'assessorato alla mobilità svilupperà Piani particolareggiati su via Bonomelli, via Baioni, viale G. Cesare, via XXIV Maggio, via Corridoni nel periodo di vigenza dell'attuale PUT.".

Controdeduzioni: Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5.3.3 eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.32 Inserire il seguente nuovo paragrafo: "5.3.5 Le fermate del TPL - Le fermate devono essere rese più confortevoli: riprogettazione delle pensiline,

migliore fruibilità, informazioni (la tecnologia digitale, con quadri informativi dotati di planimetrie e riproduzioni dell'intera rete di linee urbane), interventi per evitare la sosta di auto, riprogettazione dei sistemi di illuminazione utilizzando tecnologie a basso consumo, riprogettazione degli spazi e della possibilità di sedersi.".

Controdeduzioni: Il PUT verrà modificato come richiesto.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

42.33 Prevedere un'integrazione tra l'abbonamento degli autobus ed il servizio bike sharing.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. Compatibilmente con le opportune valutazioni di carattere economico, la richiesta sarà valutata nell'ambito delle scelte strategiche connesse al sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

42.34 Prevedere la realizzazione della pista ciclopedonale lungo il sedime della ferrovia della Val Brembana da Borgo S. Caterina a Valtesse.

Controdeduzioni: La proposta formulata non è compatibile con l'orizzonte temporale del PUT. Nel merito, compatibilmente con le risorse disponibili, è un'ottima soluzione intermedia in attesa del Tram.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

42.35 Prevedere la realizzazione della pista ciclopedonale che costeggi la linea ferroviaria seguendo il percorso della futura linea Tram-treno Albano S. Alessandro - Ponte S. Pietro.

Controdeduzioni: La proposta formulata non è compatibile con l'orizzonte temporale del PUT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

42.36 Prevedere la realizzazione della pista ciclopedonale di via Papa Giovanni XXIII in modo da creare una connessione diretta tra la Stazione - Polo Intermodale Marconi ed il centro cittadino.

Controdeduzioni: Le scelte programmatiche non prevedono allo stato la realizzazione della proposta suggerita.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

42.37 Prevedere la realizzazione della pista ciclopedonale di viale Giulio Cesare in modo da collegare il quartiere di Monterosso.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

42.38 Integrare: "Come obiettivo nell'orizzonte di Piano, viene stabilito l'attrezzaggio minimo con avvisatori acustici di 10 attraversamenti all'anno, nei

prossimi due anni." (pag. 50/51 - "4° periodo del paragrafo 5.5.2) con: "Nell'ottica di privilegiare e proteggere i pedoni , gli attraversamenti pedonali saranno progressivamente rialzati a livello del marciapiedi, in prossimità di luoghi aggregatori delle utenze deboli".

Controdeduzioni: Il testo del par. 5.5.2 verrà integrato con la seguente frase: "Nell'ottica di privilegiare e proteggere i pedoni". La proposta di rialzare tutti gli attraversamenti pedonali non è invece accoglibile perché in conflitto con le regole dettate dalla classificazione delle strade. Eventuali interventi selettivi saranno presi in esame nell'ambito di specifici Piani di dettaglio, come specificato nel nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

PARZIALMENTE ACCOGLIBILE

OSSERVAZIONE N° 43

Protocollo Generale n° E0185092 del 13/12/2012 – FUORI TERMINE

Provenienza:

ASCOM – CONFESERCENTI

c/o Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo

ANALISI DEI CONTENUTI

43.1 Stralciare dal PUT la previsione delle corsie preferenziali.

Controdeduzioni: Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5.3.3 eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

43.2 Stralciare dal PUT il principio di limitare la sosta a rotazione a favore della sosta riservata ai residenti in via Moroni.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

43.3 Prevedere la sosta a rotazione nelle vie semicentrali dove insiste una funzione commerciale (via S. Bernardino tra via Galli e largo Tironi).

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

43.4 Prevedere la sosta a pagamento in Malpensata (tenendo in considerazione le necessità dei pendolari).

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

43.5 Approfondire nella loro applicazione concreta i principi per cui nelle ZTL non sarà consentita la realizzazione di nuovi parcheggi pubblici o ad uso pubblico a rotazione e la revisione per cui i cambi di destinazione d'uso degli immobili (da residenziale a commerciale) sarà data preferenza alla monetarizzazione.

Controdeduzioni: La questione è stata già approfondita, di concerto con gli altri uffici, sulla scorta dell'esperienza di gestione del nuovo PGT, che ha consigliato di introdurre alcuni elementi di flessibilità rispetto alla necessità di reperire obbligatoriamente parcheggi pertinenziali nei cambi di destinazione d'uso da non commerciale a commerciale. Tale flessibilità infatti consiglierebbe di introdurre la possibilità di valutazione caso per caso, dal momento che sopratutto nelle zone centrali della città talvolta risulta impossibile avere a disposizione gli spazi per realizzare nuovi parcheggi. Quindi sarà proprio nell'ambito del singolo progetto urbanistico e/o edilizio, che verrà fatto questo approfondimento in relazione alle specifiche condizioni d'intervento.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

PARZIALMENTE ACCOGLIBILE

43.6 Approfondire il concetto del riequlibrio della ripartizione dell'offerta tra sosta residenziale e sosta ad uso pubblico.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

43.7 Salvaguardare ed incrementare gli spazi riservati al carico scarico, con l'utilizzo del disco orario esposto.

Controdeduzioni: La richiesta formulata è un'attività già in corso nei nuovi interventi con l'utilizzo del disco orario esposto e rientra nelle ordinarie attività degli uffici in occasione di riordino della segnaletica stradale; per le nuove situazioni verrà introdotta gradualmente con l'adeguamento della relativa segnaletica.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE

OSSERVAZIONE N° 44

Protocollo Generale n° E0184947 del 13/12/2012 – FUORI TERMINE

Provenienza:

PARCO DEI COLLI

c/o Responsabile del Servizio Rottini Pierluigi

ANALISI DEI CONTENUTI

44.1 Stralciare il primo tratto della via strada al Mulino, per una lunghezza di circa 500 metri dalla rete delle piste ciclopedonali ovvero indicare mediante apposita segnaletica orizzontale un sedime dedicato per il transito ciclopedonale.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

44.2 Verificare l'avvenuta sdemanializzaizione del tratto di sedime di pista ciclopedonale intercluso con l'ottenimento della servitù di pubblico transito sul nuovo tracciato.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

OSSERVAZIONE N° 45

Protocollo Generale n° E0185619 del 14/12/2012 – FUORI TERMINE

Provenienza:

MONASTERO SAN BENEDETTO

c/o Madre Abbadessa Emilia M. Tarcisia Pezzoli O.S.B.

ANALISI DEI CONTENUTI

45.1 Sospendere la ZTL comprendente il breve tratto di strada in via S. Alessandro , dal semaforo di via Garibaldi all'angolo di via Botta.

Controdeduzioni: Dopo anni di applicazione, la ZTL temporanea (a fasce orarie) oggetto dell'osservazione, ha dimostrato grosse criticità sotto il profilo del suo funzionamento legate alle diverse funzioni presenti in loco (asili, istituzioni religiose, etc.) che in taluni casi hanno creato incompatibilità riferite agli orari di applicazione della stessa. Nasce pertanto la necessità di definire un nuovo assetto viabilistico senza escludere l'eliminazione della citata ZTL, attraverso uno specifico Piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 46

Protocollo Generale n° E0190843 del 27/12/2012 – FUORI TERMINE

Provenienza:

COMITATO GENITORI DI COLOGNOLA

c/o Presidente Locatelli Alice Caterina

ANALISI DEI CONTENUTI

46.1 Rivedere la tempistica del semaforo dell'incrocio via per Stezzano/via per Azzano in quanto il verde per la svolta a destra delle autovetture si attiva prima del verde pedonale di attraversamento della via Muzio.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

46.2 Istituire un presidio di polizia municipale dalle 7.40 alle 8.00 e dalle 12.55 alle 13.10 all'incrocio via per Stezzano/via per Azzano.

Controdeduzioni: La richiesta avanzata non è di competenza del PUT.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

46.3 Istituire i dissuasori di velocità nei due attraversamenti pedonali di via Muzio.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

46.4 Estendere la zona 30 di Colognola anche al tratto di via Muzio e piazza Emanuele Filiberto e al tratto di via per Azzano in corrispondenza dell'istituto Belotti e della scuola primaria Calvino.

Controdeduzioni: Nel quartiere di Colognola è già prevista l'estensione della Zona 30 la specifica richiesta sarà valutata nei piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

OSSERVAZIONE N° 47

Protocollo Generale n° E0058024 del 09/04/2013 – FUORI TERMINE

Provenienza:

ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI BERGAMO

c/o Presidente ing. Donatella Guzzoni

ANALISI DEI CONTENUTI

47.1 Aggiornare i rilievi di flussi di traffico tenendo conto del fatto che sono state introdotte in alcune vie delle limitazioni al transito (es. via per Orio). A tal proposito sarebbe efficace:

-evidenziare le eventuali limitazioni al traffico introdotte, rispetto alle basi storiche di rilievo;

- riportare dette limitazioni all'interno delle tabelle e negli istogrammi di sintesi;

- apportare fattori di correzione, mediante opportuni coefficienti, ai flussi in entrata/uscita al fine di considerare correttamente la presenza di tali limitazioni.

Sarebbe inoltre utile l'elaborazione di figure di sintesi con:

- flussogrammi del traffico in transito nelle ore di punta del mattino e della sera;

- rapporti flussi/capacità nelle ore di punta del mattino e della sera, con identificazione dei livelli di congestione..

Controdeduzioni: Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

47.2 Esplicitare un'analisi del traffico circolante indicando quali vie e/o aree sono a maggior sofferenza e le strategie correttive da mettere in atto, con particolare riferimento a scelte di incentivazione/disincentivazione per il raggiungimento dell'area centrale lungo le varie radiali.

Controdeduzioni: Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

47.3 Definire gli obiettivi e i diversi modelli di sosta che si intendono adottare per l'incentivazione/disincentivazione della ricerca di spazi per la sosta all'interno del centro cittadino, fatta salva l'intercettazione degli spazi per la sosta libera finalizzata alla ulteriore implementazione della sosta regolamentata.

Controdeduzioni: Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

47.4 Chiarire orientamenti e strategie che si intendono attuare anche nel medio e lungo periodo che consentono la coesistenza di differenti esigenze come la pedonalizzazione delle aree centrali e la contestuale presenza di parcheggi pubblici in struttura accessibili a tutti.

Controdeduzioni: Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che

stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

47.5 Esplicitare le valutazioni in merito alle scelte progettuali come il potenziamento della rete di alimentazione per auto elettriche, integrandole con ipotesi di cronoprogrammi di massima, in quanto quelle proposte nel PUT hanno un orizzonte temporale elevato (10 anni) più appartenente al PUM.

Controdeduzioni: Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

47.6 Rendere accessibili i dati sulla consistenza dell'intermodalità attesa e sulle eventuali ipotesi di attuabilità in merito all'intermodalità da coordinare con il servizio di TPL.

Controdeduzioni: Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

47.7 Approfondire valutazioni e motivazioni in relazione al numero di aree di interscambio previste alla coerenza di queste con il PGT e la circolazione urbana.

Controdeduzioni: Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

47.8 Esplicitare le modalità operative previste e le argomentazioni relative alle attuali politiche di TPL non sinergiche con le azioni previste nel PUT, che non risultano peraltro attuabili entro il biennio di validità di tale strumento.

Controdeduzioni: Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

47.9 Esplicitare una verifica di coerenza tra i tempi previsti per il completamento della rete ciclabile e quelli di validità del PUT, con la quantificazione di eventuali ricadute sul traffico veicolare in transito.

Controdeduzioni: Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

47.10 Declinare i criteri di potenziamento in relazione alla localizzazione dei nuovi punti di servizio del Bike sharing che sembra premiare la zona est della

città.

Controdeduzioni: Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

47.11 Esplicitare criteri e priorità adottati in tema di incidentalità ed il conseguente quadro dettagliato degli interventi su luoghi e punti di conflitto, completi di cronoprogrammi di massima.

Controdeduzioni: Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

47.12 Affrontare la tematica Piedibus allegando i percorsi attuali e quelli ipotizzati di prossima realizzazione, dettagliandone le priorità.

Controdeduzioni: Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

OSSERVAZIONE N° 48

Protocollo Generale n° E0045202 del 19/03/2013 – FUORI TERMINE

Provenienza:

GRUPPO PROMOTORE RESIDENTI BORGO PALAZZO

c/o Presidente Zaccarelli Eleonora

ANALISI DEI CONTENUTI

48.1 Effettuare uno studio di mobilità alternativa alla via Borgo Palazzo con possibilità di deviazione parziale del traffico su via Piatti, allargando il sovrappasso della Ferrovia.

Controdeduzioni: La proposta non è perseguibile poiché andrebbe a compromettere sensibilmente tutto il sistema viario della zona. La proposta di allargamento della sovrappasso della ferrovia non è ricompresa nelle competenze del PUT trattandosi di infrastruttura..

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

48.2 Verificare il cambio del tragitto degli autobus extraurbani per alleggerire la stiuazione di traffico su via Borgo Palazzo.

Controdeduzioni: Gli interventi sul trasporto pubblico locale non sono di competenza del PUT; si rimanda al Programma Triennale dei Servizi (PTS) di trasporto pubblico, specificando che attualmente la competenza dei servizi extraurbani è della Provincia. In vista della prossima gara per affidare il servizio di Trasporto Pubblico Locale dell'intero bacino provinciale a carico dell'Agenzia, verranno valutate le richieste dell'utenza di modifica del servizio nell'ambito della programmazione all'interno del PTS..

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

48.3 Dare continuità alla pista ciclabile che dall'incrocio tra via Borgo Palazzo con viale Pirovano "salta" sul marciapiede e si interrompe per un breve tratto per poi riprendere da via Bono.

Controdeduzioni: La pista ciclabile viene deviata in via Bono, interrompendo la continuità, perché in fase progettuale il calibro della strada non consentiva la prosecuzione della stessa.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON ACCOGLIBILE

48.4 Rialzare l'attraversamento pedonale di piazza S. Anna in modo da allargare il sagrato della chiesa per evitare la velocità delle auto.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. La moderazione della velocità è un tema che l'Amministrazione tiene in evidenza, agendo sulla base di puntuali progetti, le cui fattibilità e realizzazione sono legate alla disponibilità delle risorse.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

48.5 Regolamentare il semaforo di piazza S.Anna con segnale luminoso di precedenza ai pedoni, soprattutto per chi svolta da via Borgo Palazzo a via Maj.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono valutare nei Piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, previa verifica della fattibilità degli effetti sul traffico.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

48.6 Posare paletti o dissuasori di protezione per i pedoni in via Torretta, in quanto non vi è marciapiede.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. La segnalazione verrà trasmessa all'Area Lavori Pubblici per gli adempimenti di competenza.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

48.7 Adeguare con opportuna segnaletica di ingresso e degli orari l'accesso al Parco Galgario su via Torretta.

Controdeduzioni: La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Nel merito la questione verrà segnalata al Servizio Opere del Verde.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

NON PROCEDIBILE

48.8 Realizzare il completamento del marciapiede in via Galgario in corrispondenza del Parco, che risulta già essere stato apporvato dall'Amministrazione.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. La segnalazione verrà trasmessa all'Area Lavori Pubblici per gli adempimenti di competenza.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

48.9 Rivedere il sistema degli attraversamenti pedonali su via Ghislandi con una maggiore segnalazione in considerazione delle scuole presenti nella via.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

48.10 Rivedere la distribuzione della regolamentazione dei parcheggi in via Ghislandi per garantire una maggiore sicurezza nell'uscita da via Malfassi.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

48.11 Prevedere paletti o dissuasori o incrementare la vigilanza su via Malfassi per mettere maggiormante in sicurezza i pedoni in assenza di marciapiede.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. La segnalazione verrà trasmessa all'Area Lavori Pubblici per gli adempimenti di competenza.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

48.12 Prevedere attraversamenti pedonali sulla via che porta alla "villa delle rose", eliminando quindi le barriere architettoniche.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

48.13 Rivedere la segnaletica verticale e orizzontale della zona di Borgo Palazzo - piazza S. Anna, in considerazione della presenza di molti istituti scolastici pubblici e privati e visto l'alto grado di traffico veicolare presente nella zona.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

48.14 Evidenziare gli attraversamenti pedonali della zona di Borgo Palazzo - piazza S. Anna con opportuna segnaletica orizzontale più visibile,con invito alla moderazione della velocità tramite illuminanti e aumentando l'illuminazione in corrispondenza degli stessi.

Controdeduzioni: Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6.

Tutto ciò premesso si ritiene l'osservazione:

ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

4. SINTESI

4.1 Sintesi delle osservazioni ordinate per presentazione

via Zanica	Privati	2	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Imprenditori di Bergamo Ovest Ruggieri Dario (Longuelo) - Bertuletti Giorgio (Loreto)	Associazione	1	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE
Imprenditori di Bergamo Ovest Ruggieri Dario (Longuelo) - Bertuletti Giorgio (Loreto)	Associazione	2	INFRASTRUTTURE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Studio Gamba G. Vittorio S.A.S. via Mozart	Privati	1	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Studio Gamba G. Vittorio S.A.S. via Mozart	Privati	2	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Studio Gamba G. Vittorio S.A.S. via Leoncavallo	Privati	1	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Studio Gamba G. Vittorio S.A.S. via Leoncavallo	Privati	2	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
"Comitato 30 Ottobre 2012" Angione Girolamo	Associazione	1	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE
Comitato di Quartiere di Campagnola Mologni Gianluigi	Associazione	1	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Comitato di Quartiere di Campagnola Mologni Gianluigi	Associazione	2	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Comitato di Quartiere di Campagnola Mologni Gianluigi	Associazione	3	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Comitato di Quartiere di Campagnola Mologni Gianluigi	Associazione	4	ZONA 30	NON PROCEDIBILE
Crippa Paolo via Ponchia	Privati	1	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Crippa Paolo via Ponchia	Privati	2	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Crippa Paolo via Ponchia	Privati	1	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Crippa Paolo via Ponchia	Privati	1	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Suardi Severina via Ponchia	Privati	1	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Crippa Paolo via Ponchia	Privati	1	ZONA 30	ACCOGLIBILE
Recalcati Guido via S. Orsola	Privati	1	CIRCOLAZIONE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Zaffanella Orio via Carducci	Privati	1	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Zaffanella Orio via Carducci	Privati	2	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo - Salvi Luigi	Associazione	1	SEGNALETICA	NON PROCEDIBILE
Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo - Salvi Luigi	Associazione	2	PARCHEGGI	NON PROCEDIBILE
Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo - Salvi Luigi	Associazione	3	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo - Salvi Luigi	Associazione	4	PARCHEGGI	NON PROCEDIBILE
Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo - Salvi Luigi	Associazione	5	PARCHEGGI	NON PROCEDIBILE
Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo - Salvi Luigi	Associazione	6	VERDE	NON PROCEDIBILE
Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo - Salvi Luigi	Associazione	7	PARCHEGGI	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo - Salvi Luigi	Associazione	8	PARCHEGGI	NON PROCEDIBILE
Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo - Salvi Luigi	Associazione	9	VERDE	NON PROCEDIBILE
Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo - Salvi Luigi	Associazione	10	PARCHEGGI	NON PROCEDIBILE
Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo - Salvi Luigi	Associazione	11	TPL	NON PROCEDIBILE
Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo - Salvi Luigi	Associazione	12	SOSTA	ACCOGLIBILE
Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo - Salvi Luigi	Associazione	13	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Comitato Borgo Palazzo No corsia preferenziale Salvi Luigi	Associazione	1	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE
Associazione Commercianti Artigiani Borgo Palazzo Presidente Pedroni Franca	Associazione	1	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE
Residenti via Leoncavallo Previtali Alcide	Privati	1	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Residenti via Leoncavallo Previtali Alcide	Privati	2	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	1	GENERALE	NON ACCOGLIBILE
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	2	GENERALE	NON ACCOGLIBILE
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	3	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	4	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	5	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	6	TPL	ACCOGLIBILE
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	7	INCIDENTALITA'	ACCOGLIBILE
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	8	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	9	TPL	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	10	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	11	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE

Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	6	SOSTA	ACCOGLIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presidente Fracassi Fabio	Associazione	7	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	8	PARCHEGGI	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presidente Fracassi Fabio	Associazione	9	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	ACCOGLIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presidente Fracassi Fabio	Associazione	10	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON ACCOGLIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	11	TPL	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	12	BIKE SHARING	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	13	BIKE SHARING	NON ACCOGLIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	14	BIKE SHARING	NON ACCOGLIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	15	BIKE SHARING	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	16	INFRASTRUTTURE	NON PROCEDIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	17	INFRASTRUTTURE	NON PROCEDIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	18	INFRASTRUTTURE	NON PROCEDIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	19	PIANIFICAZIONE	NON PROCEDIBILE
Parietti Anita via Baioni	Privati	1	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	Associazione	1	BIKE SHARING	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	Associazione	2	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	Associazione	3	TPL	ACCOGLIBILE
Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	Associazione	4	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	Associazione	5	ZONA 30	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	Associazione	6	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Bovini Isabella via Mozzoni	Privati	1	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Bovini Isabella via Mozzoni	Privati	1	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Bovini Isabella via Mozzoni	Privati	1	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Olivo Marco - Rinaldi Valentina via del Riolo - via San Colombano	Privati	1	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	Associazione	1	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	Associazione	2	ZTL	ACCOGLIBILE
Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	Associazione	3	ZONA 30	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	Associazione	4	ZONA 30	NON ACCOGLIBILE
Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	Associazione	5	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	Associazione	6	SOSTA	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	Associazione	7	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	Associazione	8	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	Associazione	9	SOSTA	NON PROCEDIBILE
Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	Associazione	10	TRASPORTO MERCI	NON ACCOGLIBILE
Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	Associazione	11	AREE PEDONALI	NON ACCOGLIBILE
Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	Associazione	12	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON ACCOGLIBILE
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	1	INDAGINI SUL TRAFFICO	NON ACCOGLIBILE
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	2	AREE PEDONALI	NON ACCOGLIBILE
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	3	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	4	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	5	PARCHEGGI PERTINENZIALI	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	6	MOBILITA' ELETTRICA	NON ACCOGLIBILE
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	7	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	8	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	9	ANALISI INCIDENTALITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	10	ANALISI INCIDENTALITA'	NON PROCEDIBILE
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	11	ANALISI INCIDENTALITA'	NON ACCOGLIBILE
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	12	ZONA 30	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

Pedretti Luisanna	Privati			CONSIDERAZIONE
Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	Privati	1	ZONA 30	NON ACCOGLIBILE
Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	Privati	2	ZONA 30	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	Privati	3	TPL	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	Privati	4	TPL	NON ACCOGLIBILE
Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	Privati	5	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	Privati	6	INCIDENTALITA'	NON PROCEDIBILE
Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	Associazione	1	BIKE SHARING	NON ACCOGLIBILE
Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	Associazione	2	ZONA 30	ACCOGLIBILE
Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	Associazione	3	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	Associazione	4	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	Associazione	5	CIRCOLAZIONE	NON ACCOGLIBILE
Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	Associazione	6	INDAGINI SUL TRAFFICO	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	Associazione	7	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	Associazione	8	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	1	FONOASSORBENTI	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	2	TPL	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	3	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	4	MOBILITA' ELETTRICA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	5	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	6	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	7	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	8	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	9	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	10	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	11	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	12	CICLABILITA'	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	13	INCIDENTALITA'	NON ACCOGLIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	14	INDAGINI SUL TRAFFICO	NON ACCOGLIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	15	TPL	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	16	INCIDENTALITA'	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	17	VAS	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	18	VAS	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	19	VAS	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	20	VAS	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	21	VAS	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	22	VAS	NON PROCEDIBILE
Provincia di Bergamo Dirigente Stilliti Renato	Ente	1	CLASSIFICAZIONE	ACCOGLIBILE
Gandolfi Nicola via Roccolino	Privati	1	GENERALE	NON ACCOGLIBILE
Gandolfi Nicola via Roccolino	Privati	2	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Gandolfi Nicola via Roccolino	Privati	3	CICLABILITA'	NON ACCOGLIBILE
Gandolfi Nicola via Roccolino	Privati	4	CICLABILITA'	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Gandolfi Nicola via Roccolino	Privati	5	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Gandolfi Nicola via Roccolino	Privati	6	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE
Gandolfi Nicola via Roccolino	Privati	7	BIKE SHARING	NON ACCOGLIBILE
Gandolfi Nicola via Roccolino	Privati	8	BIKE SHARING	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Gandolfi Nicola via Roccolino	Privati	9	BIKE SHARING	NON PROCEDIBILE
Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	Associazione	1	ZONA 30	NON PROCEDIBILE
Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	Associazione	2	ZONA 30	NON PROCEDIBILE

Trombetta Cappellani Federica	Privati	1	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Arpa Direttore Licotti Carlo	Ente	1	INQUINAMENTO	NON PROCEDIBILE
Arpa Direttore Licotti Carlo	Ente	2	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	1	GENERALE	NON PROCEDIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	2	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	3	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	4	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	5	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	6	ZTL	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	7	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	8	ZTL	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	9	ZONA 30	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	10	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	11	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	12	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	13	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	14	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	15	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	16	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	17	SOSTA	NON PROCEDIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	18	PARCHEGGI PERTINENZIALI	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	19	PARCHEGGI PERTINENZIALI	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	20	AREE PEDONALI	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	21	AREE PEDONALI	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	22	AREE PEDONALI	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	23	AREE PEDONALI	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	24	INQUINAMENTO	ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	25	INQUINAMENTO	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	26	INQUINAMENTO	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	27	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	28	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	29	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	30	CORSIE BUS	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	31	CORSIE BUS	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	32	TPL	ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	33	INTEGRAZIONE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	34	CICLABILITA'	NON PROCEDIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	35	CICLABILITA'	NON PROCEDIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	36	CICLABILITA'	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	37	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	38	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	Azienda	1	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE
Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	Azienda	2	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	Azienda	3	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	Azienda	4	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	Azienda	5	PARCHEGGI PERTINENZIALI	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	Azienda	6	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	Azienda	7	SOSTA	ACCOGLIBILE
Parco dei Colli Responsabile del Servizio Rottini Pierluigi	Ente	1	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

Presidente ing. Donatella Guzzoni	Privati	8	TPL	NON PROCEDIBILE
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	Privati	9	CICLABILITA'	NON PROCEDIBILE
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	Privati	10	BIKE SHARING	NON PROCEDIBILE
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	Privati	11	INCIDENTALITA'	NON PROCEDIBILE
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	Privati	12	SICUREZZA	NON PROCEDIBILE
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	1	CIRCOLAZIONE	NON ACCOGLIBILE
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	2	TPL	NON PROCEDIBILE
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	3	CICLABILITA'	NON ACCOGLIBILE
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	4	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	5	SEGNALETICA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	6	SICUREZZA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	7	SEGNALETICA	NON PROCEDIBILE
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	8	SICUREZZA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	9	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	10	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	11	SICUREZZA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	12	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	13	SEGNALETICA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	14	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
1	Adami Alessandro via Acquaderni	E0173500 del 22/11/2012	Privati	1	Inserire nel PUT strumenti idonei per far rispettare i limiti di velocità e il divieto di sorpasso	MODERAZIONE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. Nello specifico gli strumenti indicati sonon già inseriti e previsti nel PUT al capitolo 5.1.7 relativo allo "Sviluppo dei servizi di infomobilità"
1	Adami Alessandro via Acquaderni	E0173500 del 22/11/2012	Privati	2	Vietare il transito dei mezzi pesanti in orario notturno (22-6) lungo la circonvallazione Fabriciano	REGOLAZIONE DEL TRAFFICO	NON ACCOGLIBILE	La circonvallazione rappresenta un asse prioritario di transito per la città, inibire il traffico dei mezzi pesanti su tale corridoio avrebbe fortissime ripercussioni sul resto della rete stradale cittadina
1	Adami Alessandro via Acquaderni	E0173500 del 22/11/2012	Privati	3	Abbassare il limite di velocità lungo la circonvallazione Fabriciano da 70 km/h a 60 km/h	MODERAZIONE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
1	Adami Alessandro via Acquaderni	E0173500 del 22/11/2012	Privati	4	Prevedere l'adeguamento delle barriere fonoassorbenti anche sul tratto della circonvallazione Fabriciano - via Acquaderni	FONOASSORBENTI	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	L'intervento richiesto è inquadrabile nel contesto generale relativo alla gestione dell'emergenza ambientale previsto dal PUT. Il Par. 5.2.4. sarà quindi integrato come segue: "Nei piani di dettaglio saranno inseriti puntuali interventi e contromisure specifiche volte a mitigare l'impatto ambientale".
2	Associazione Borgo San Leonardo Piro Luciano	E0176621 del 28/11/2012	Associazione	1	Eliminare la ZTL San Bernardino - San Leonardo	ZTL	NON ACCOGLIBILE	La ZTL San Bernardino - San Leonardo ha l'obiettivo di ridurre la pressione della congestione da traffico e l'impatto dell'inquinamento atmosferico in un'ottica di sostenibilità ambientale su un'area di elevata rilevanza urbanistica. La sua permanenza manterrà un carattere sperimentale e su fasce orarie concordate con residenti e commercianti
3	Gestioni Immobili Geom. Antonio Quarti&C. S.A.S. via Zanica	E0180822 del 05/12/2012	Privati	1	Inserire il quartiere della Malpensata nella "Zona di particolare rilevanza urbanistica"	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	L'area proposta non rientra nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 e non è stato indicato negli indirizzi dell'Amministrazione l'ampliamento della stessa. Comunque in merito a tale osservazione si specifica che con l'ampliamento del parco della *Malpensata*, la recente zona 30 ed il possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio si modificherà l'intero assetto del quartiere
3	Gestioni Immobili Geom. Antonio Quarti&C. S.A.S. via Zanica	E0180822 del 05/12/2012	Privati	2	Riservare la sosta ai residenti almeno su di un lato delle vie Mozart e Leoncavallo	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	L'area proposta pur non rientrando nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 potrà essere oggetto di un eventuale Piano di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, con il quale si valuterà la riorganizzazione della viabilità con un'eventuale ZTL anche in funzione dell'ampliamento del parco della Malpensata, della recente zona 30 e del possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio
4	Imprenditori di Bergamo Ovest Ruggieri Dario (Longuelo) - Bertuletti Giorgio (Loreto)	E0181800 del 07/12/2012	Associazione	1	Eliminare la previsione della corsia preferenziale prevista nel tratto stradale tra via Lochis/via Polaresco e via Broseta/via Croce Rossa	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE	Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5.3.3 eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali
4	Imprenditori di Bergamo Ovest Ruggieri Dario (Longuelo) - Bertuletti Giorgio (Loreto)	E0181800 del 07/12/2012	Associazione	2	Realizzare una piccola rotatoria, eliminado il semaforo all'incrocio di via Broseta/via Croce Rossa e trasformare la via Lidice in senso unico in entrata da via Broseta	INFRASTRUTTURE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Si rimanda a specifici piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, evidenziando che il PUT prevede diversi livelli di regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica). Nel merito verrà valutata nella programmazione triennale del POP la fattibilità tecnica dell'intervento richiesto

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
5	Studio Gamba G. Vittorio S.A.S. via Mozart	E0182031 del 07/12/2012	Privati	1	Inserire il quartiere della Malpensata nella "Zona di particolare rilevanza urbanistica"	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	L'area proposta non rientra nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 e non è stato indicato negli indirizzi dell'Amministrazione l'ampliamento della stessa. Comunque in merito a tale osservazione si specifica che con l'ampliamento del parco della Malpensata, la recente zona 30 ed il possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio si modificherà l'intero assetto del quartiere
5	Studio Gamba G. Vittorio S.A.S. via Mozart	E0182031 del 07/12/2012	Privati	2	Riservare la sosta ai residenti almeno su di un lato delle vie Mozart e Leoncavallo	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	L'area proposta pur non rientrando nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 potrà essere oggetto di un eventuale Piano di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, con il quale si valuterà la riorganizzazione della viabilità con un'eventuale ZTL anche in funzione dell'ampliamento del parco della Malpensata, della recente zona 30 e del possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio
6	Studio Gamba G. Vittorio S.A.S. via Leoncavallo	E0182032 del 07/12/2012	Privati	1	Inserire il quartiere della Malpensata nella "Zona di particolare rilevanza urbanistica"	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	L'area proposta non rientra nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 e non è stato indicato negli indirizzi dell'Amministrazione l'ampliamento della stessa. Comunque in merito a tale osservazione si specifica che con l'ampliamento del parco della Malpensata, la recente zona 30 ed il possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio si modificherà l'intero assetto del quartiere
6	Studio Gamba G. Vittorio S.A.S. via Leoncavallo	E0182032 del 07/12/2012	Privati	2	Riservare la sosta ai residenti almeno su di un lato delle vie Mozart e Leoncavallo	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	L'area proposta pur non rientrando nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 potrà essere oggetto di un eventuale Piano di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, con il quale si valuterà la riorganizzazione della viabilità con un'eventuale ZTL anche in funzione dell'ampliamento del parco della Malpensata, della recente zona 30 e del possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio
7	"Comitato 30 Ottobre 2012" Comitato di volontariato dei Quartieri Longuelo e Loreto Bergamo Angione Girolamo	E0182489 del 10/12/2012	Associazione	1	Eliminare la previsione della corsia preferenziale prevista nel tratto stradale tra via Lochis/via Polaresco e via Broseta/via Croce Rossa	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE	Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5.3.3 eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali
8	Comitato di Quartiere di Campagnola Mologni Gianluigi	E0182584 del 10/12/2012	Associazione	1	Chiudere totalmente via per Orio almeno fino a quando non verranno attivate le telecamere di rilevazione delle infrazioni alle ZTL	ZTL	NON ACCOGLIBILE	La chiusura della via per Orio determinerebbe delle rilevanti ripercussioni in termini di aggravio delle condizioni del traffico sulle altre arterie di accesso
8	Comitato di Quartiere di Campagnola Mologni Gianluigi	E0182584 del 10/12/2012	Associazione	2	Istituire una ZTL in via Campagnola, nel tratto compreso tra le vie Stendhal e via don Bosco (ponte di Campagnola)	ZTL	NON ACCOGLIBILE	Si tratta di una strada ritenuta fondamentale elemento di raccordo tra diverse aree di quartiere
8	Comitato di Quartiere di Campagnola Mologni Gianluigi	E0182584 del 10/12/2012	Associazione	3	Istituire una Zona 30 in via Gasparini	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Di fatto la via Gasparini è già ricompresa nella Zona 30; si evidenzia che la stessa è organizzata e attrezzata sulla base di un progetto di tipo partecipato. Nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6 si individueranno i presidi nei quali rafforzare la sicurezza come da accordi con i Comitati, in funzione di quanto già previsto nel PUT al capitolo 5.5.2

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
8	Comitato di Quartiere di Campagnola Mologni Gianluigi	E0182584 del 10/12/2012	Associazione	4	Verificare che, sia per le zone 30 esistenti che per quelle in programma, gli interventi effettuati abbiano effettivamente raggiunto lo scopo prefissato di garantire il rispetto del limite di velocità massima consentita di 30 km/h, effettuando gli opportuni interventi, sia strutturali che di telecontrollo	ZONA 30	NON PROCEDIBILE	Si tratta di attività di gestione ordinaria e straordinaria che viene normalmente espletata dagli uffici competenti dell'amministrazione comunale
9	Crippa Paolo via Ponchia	E0182674 del 10/12/2012	Privati	1	Inserire tra gli oggetti d'intervento nell'ampliamento della zona 30 di Monterosso, l'attraversamento pedonale di viale Giulio Cesare in corrispondenza dell'incrocio con via Leonardo da Vinci-Edison	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
9	Crippa Paolo via Ponchia	E0182674 del 10/12/2012	Privati	2	Inserire tra gli oggetti d'intervento nell'ampliamento della zona 30 di Monterosso, l'attraversamento pedonale di viale Giulio Cesare tra la scuola comunale dell'infanzia "Monterosso" e la banca	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
10	Crippa Paolo via Ponchia	E0182675 del 10/12/2012	Privati	1	Effettuare intervento di moderazione del traffico in corrispondenza del passaggio pedonale in via Tremana posto a pochi metri dall'incrocio con via Righi	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
11	Crippa Paolo via Ponchia	E0182677 del 10/12/2012	Privati	1	Inserire tra le vie su cui intervenire per estendere la Zona 30 di Monterosso, indicando con linea tratteggiata rossa nella mappa "Zone 30 - Dettaglio ID 1 Monterosso" come "Interventi di progetto": via Goisis, via Valle, via Pacinotti, via Pacioli, via Ponchia, via Monterosso, via Fibonacci, via Galilei, via Torricelli, via Quintino basso, via Leonardo da Vinci, via Sella, via Copernico, via Barbarigo, via Mozzoni	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	In questa fase è già previsto l'ampliamento della zona 30 verso l'ambito di S. Colombano, al fine di connetterla e renderla omogenea con quella di Monterosso
12	Suardi Severina via Ponchia	E0182681 del 10/12/2012	Privati	1	Inserire tra gli oggetti d'intervento nell'ampliamento della zona 30 di Monterosso, l'attraversamento pedonale di via Leonardo da Vinci in corrispondenza del Centro anziani	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
13	Crippa Paolo via Ponchia	E0182686 del 10/12/2012	Privati	1	Inserire tra gli oggetti d'intervento nell'ampliamento della zona 30 di Monterosso, il tratto di viale Giulio Cesare tra il rondò della circonvallazione ed il passaggio pedonale di ingresso al parco Goisis	ZONA 30	ACCOGLIBILE	Il tratto di viale Giulio Cesare tra il rondò della circonvallazione ed il passaggio pedonale di ingresso al parco Goisis è già rientrante nella zona 30 di Monterosso. La relativa planimetria verrà corretta evidenziando in rosso il tratto di strada indicato.
14	Recalcati Guido via S. Orsola	E0182851 del 10/12/2012	Privati	1	Ampliare il permesso di transito dei residenti della zona 7 anche al tratto da largo Rezzara a largo Cinque Vie attraverso Piazza Pontida	CIRCOLAZIONE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6, non appena entrerà in funzione il sistema della rilevazione elettronica tramite telecamere nella zona centrale
15	Zaffanella Orio via Carducci	E0183012 del 10/12/2012	Privati	1	Convertire almeno una quota del 50% dei posteggi presenti nel controviale di via Carducci (in corrispondenza del civico 9) da zona disco a riservati ai residenti	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
15	Zaffanella Orio via Carducci	E0183012 del 10/12/2012	Privati	2	Ricollocare i due stalli destinati al carico scarico dalla attuale posizione in via Carducci (controviale in corrispondenza del civico 9) posti sull'angolo del palazzo posizionandoli di fronte alle vetrine dei negozi	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Per gli interventi di immediata eseguibilità si rimanda alla normale attività dell'Ufficio. Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. Questa richiesta verrà inoltre presa in considerazione nell'ambito dell'ampliamento della zona 30 già prevista dal PUT al capitolo 5.1.2 (Moroni - Leopardi - Cerasoli - Foscolo - Monti)
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	1	Rifare la segnaletica verticale e orizzontale nel parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi	SEGNALETICA	NON PROCEDIBILE	La richiesta rientra nelle attività ordinarie in carico agli uffici competenti. Nel merito l'intervento richiesto verrà inserito nella normale programmazione di rifacimento della segnaletica orizzontale
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	2	Riprisintare il cancellino di entrata pedonale da via Serassi del parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi	PARCHEGGI	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	3	Posizionare una rastrelliera alta con tettoia per biciclette nel parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Nel merito l'amministrazione sta predisponendo un Piano di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, relativo al collocamento di 100 rastrelliere sul territorio comunale, anche in funzione delle richieste pervenute. Previa verifica della fattibilità la rastrelliera verrà collocata ove richiesto.
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	4	Chiudere con cancello automatizzato il parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi nelle ore notturne dalle 23.00 alle 06.00 con ingresso tramite tessera magnetica a pagamento	PARCHEGGI	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT e costituisce un problema di sicurezza che verrà segnalato alla Polizia Locale
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	5	Installare una telecamera digitale collegata col circuito di vigilanza cittadino nel parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi, anche a carico dei residenti	PARCHEGGI	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT e costituisce un problema di sicurezza che verrà segnalato alla Polizia Locale
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	6	Rendere più visibile dall'esterno l'area del parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi eliminando parte della siepe	VERDE	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Nel merito la questione verrà segnalata al Servizio Opere del Verde
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	7	Posizionare nella zona del parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi cartelli che indichino il parcheggio ed il numero delle auto con la capienza massima	PARCHEGGI	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	La proposta sarà inserita nell'ambito dello sviluppo delle infrastrutture di indirizzamento ai parcheggi e nell'ambito dei servizi di Infomobilità già previsti nel PUT al capitolo 5.1.7
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	8	Sistemare il fondo dissestato e pericoloso del parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi	PARCHEGGI	NON PROCEDIBILE	La richiesta rientra nelle attività ordinarie in carico agli uffici competenti. Nel merito l'intervento richiesto verrà trasmesso per competenza all'Area Lavori Pubblici
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	9	Programmare interventi di pulizia dell'area, comprese le aiuole verdi del parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi	VERDE	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Nel merito la questione verrà segnalata al Servizio Opere del Verde
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	10	Trovare un'area più idonea del parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi ad ospitare le case viaggianti dei giostrai	PARCHEGGI	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT trattandosi di infrastruttura. Nel merito l'Amministrazione sta cercando di individuare nell'ambito del progetto Europan aree alternative per le case viaggianti dei giostrai ed anche per le giostre.
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	11	Prevedere il transito del TPL con fermata in via Serassi	TPL	NON PROCEDIBILE	Gli interventi sul trasporto pubblico locale non sono di competenza del PUT; si rimanda al Programma Triennale dei Servizi (PTS) di trasporto pubblico. In vista della prossima gara per affidare il servizio di Trasporto Pubblico Locale verranno valutate le richieste dell'utenza di modifica del servizio nell'ambito della programmazione all'interno del PTS.
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	12	Regolamentare la sosta a parcometro con carico/scarico, handicappati, moto su via Borgo Palazzo, via Rubini e via Serassi	SOSTA	ACCOGLIBILE	Gli elementi segnalati impongono un'ampia revisione della sosta nelle vie indicate con rimodulazione della regolamentazione della sosta tra cui le strisce bianche e blu e i parcheggi a disco orario. Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. L'area indicata è stata inserita al paragrafo 5.1.3 REGOLAZIONE DELLA SOSTA SU STRADA tra i principali interventi puntuali su cui intervenire in tema di offerta della sosta
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	13	Istituire la sosta residenti in via Vivaldi	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	L'area proposta non rientra nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2. Per gli interventi di immediata eseguibilità si rimanda alla normale attività dell'Ufficio
17	Comitato Borgo Palazzo No corsia preferenziale Salvi Luigi	E0183146 del 10/12/2012	Associazione	1	Eliminare la previsione della corsia preferenziale prevista nel tratto stradale tra via Pirovano (Cimitero) e piazza S. Anna	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE	Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5.3.3 eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
18	Associazione Commercianti Artigiani Borgo Palazzo Presidente Pedroni Franca	E0183152 del 10/12/2012	Associazione	1	Eliminare la previsione della corsia preferenziale prevista nel tratto stradale tra via Pirovano (Cimitero) e piazza S. Anna	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE	Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5.3.3 eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali
19	Residenti via Leoncavallo Previtali Alcide	E0183413 del 11/12/2012	Privati	1	Inserire il quartiere della Malpensata nella "Zona di particolare rilevanza urbanistica"	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	L'area proposta non rientra nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 e non è stato indicato negli indirizzi dell'Amministrazione l'ampliamento della stessa. Comunque in merito a tale osservazione si specifica che con l'ampliamento del parco della Malpensata, la recente zona 30 ed il possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio si modificherà l'intero assetto del quartiere
19	Residenti via Leoncavallo Previtali Alcide	E0183413 del 11/12/2012	Privati	2	Riservare la sosta ai residenti almeno su di un lato delle vie Mozart e Leoncavallo	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	L'area proposta pur non rientrando nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 potrà essere oggetto di un eventuale Piano di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, con il quale si valuterà la riorganizzazione della viabilità con un'eventuale ZTL anche in funzione dell'ampliamento del parco della Malpensata, della recente zona 30 e del possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	1	Precisare nel titolo del PUT la durata biennale delle previsioni	GENERALE	NON ACCOGLIBILE	L'orizzonte temporale del PUT è previsto per legge in due anni
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	2	Riepilogare nelle premesse del PUT gli obiettivi raggiunti mediante l'applicazione del previgente PUT (2003)	GENERALE	NON ACCOGLIBILE	La richiesta non può tradursi in una modifica del PUT in fase di adozione perché ricompresa nelle attività ordinarie svolte dagli uffici competenti alle quali si rimanda. Nell'ambito di tali competenze sarà cura dell'Ufficio relazione all'Amministrazione il grado di attuazione degli interventi e di raggiungimento degli obiettivi con scadenza periodica
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	3	Eseguire periodiche campagne di rilevazione del transito di biciclette, indicando la percentuale rispetto ai passaggi degli altri mezzi in transito	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE	Le indagini proposte sono già regolarmente effettuate dagli uffici competenti nell'ambito monitoraggi periodici della mobilità. Nell'ambito di un Protocollo sottoscritto con A.RI.BI. verranno periodicamente svolti i monitoraggi indicati, come previsto e specificato al capitolo 5.4.1
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	4	Indicare come priorità la formazione dei principali corridoi di mobilità ciclabile urbana	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Il PUT individua le principali aste "di cerniera" per l'interconnessione e il completamento della rete ciclabile esistente. Tali indirizzi costituiranno le basi per lo sviluppo di un Piano di dettaglio specifico chiamato Biciplan per la programmazione degli investimenti e la calendarizzazione dei lavori, come previsto nel PUT al capitolo 5.4.1
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	5	Indicare come priorità il superamento ciclabile della via Briantea e della ferrovia Bergamo/Ponte S. Pietro	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE	Tale intervento è già inserito nel POP dell'Amministrazione. Verrà inoltre integrata la Mappa delle piste ciclabili riportata nel PUT al capitolo 5.4.1 anche con l'aggiunta di ulteriori interventi già previsti nella pianificazione urbanistica comunale.
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	6	Aggiungere nelle indagini del TPL rilevazioni alle stazioni TEB ed al Polo intermodale di piazzale Marconi, con specifico riguardo alla ciclabilità	TPL	ACCOGLIBILE	In relazione sia alla ciclabilità che alla pedonabilità, d'intesa con il DUC (distretto Urbano del Centro), nell'ambito dell'informatizzazione è allo stato attuale in corso di progettazione l'attivazione di specifici dispositivi di rilievo dei flussi pedonali e successivamente anche di quelli veicolari

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	7	Introdurre i livelli di incidentalità che vedono coinvolti i ciclisti sulla rete stradale urbana, monitorando l'andamento con l'incremento dei flussi ciclabili e con l'ampliamento della rete ciclabile	INCIDENTALITA'	ACCOGLIBILE	La richiesta formulata rientra tra le attività ordinarie degli uffici competenti. E' in corso il Progetto di realizzazione della "Mappa dell'incidentalità stradale" con la Polizia Locale per mappare tutti gli incidenti (compresi quelli ciclistici) ed informatizzare le procedure di rilevazione.
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	8	Incrementare le zone 30 e le ZTL	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Il PUT prevede l'estensione delle Zone 30. La definizione puntuale degli interventi sarà demandata ai piani particolareggiati. Il Piano non prevede nuove ZTL ma il consolidamento di quelle attuali mediante presidio con varchi elettronici, se non richieste condivise con i residenti e gli operatori economici
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	9	Incrementare la velocità commerciale e la capacità di trasporto del sistema dei mezzi pubblici anche attraverso l'estensione delle corsie preferenziali	TPL	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica, ZTL, Zone 30, etc.) per favorire l'incremento della velocità commerciale. Sono escluse nuove corsie preferenziali.
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	10	Sviluppare collegamenti tra la rete ciclabile urbana e quella dei Comuni contermini	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE	Negli studi di dettaglio, ove possibile, sono già state realizzate o previste connessioni tra le piste ciclabili di alcuni Comuni confinanti con Bergamo, come per esempio il Progetto Life condiviso con i Comuni della cintura sud-ovest di Bergamo (Dalmine, Lallio, Treviolo), realizzato anche attraverso finanziamenti europei.
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	11	Elaborare il "Biciplan"	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE	Il PUT individua le principali aste "di cerniera" per l'interconnessione e il completamento della rete ciclabile esistente. Tali indirizzi costituiranno le basi per lo sviluppo di un Piano di dettaglio specifico chiamato Biciplan per la programmazione degli investimenti e la calendarizzazione dei lavori, come previsto nel PUT al capitolo 5.4.1
21	Comitato Quarenghi Associazione di Quartiere Quarenghi Presidente Martinelli Giulia	E0183583 del 11/12/2012	Associazione	1	Istituire una ZTL in via Quarenghi Bassa (Media) da applicarsi quotidianamente dalle ore 16.30 alle ore 20.00 oppure 24.00	ZTL	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	I piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6 valuteranno la possibilità di estendere in via sperimentale la ZTL all'asse di via Quarenghi in coerenza con le aree ZTL già esistenti anche in funzione di specifiche indagini di traffico
21	Comitato Quarenghi Associazione di Quartiere Quarenghi Presidente Martinelli Giulia	E0183583 del 11/12/2012	Associazione	2	Istituire un senso unico in via Gian Maria Scotti verso via Paleocapa	CIRCOLAZIONE	NON ACCOGLIBILE	La proposta non è perseguibile poiché andrebbe a compromettere sensibilmente tutto il sistema viario della zona soprattutto sotto il profilo della sicurezza stradale
21	Comitato Quarenghi Associazione di Quartiere Quarenghi Presidente Martinelli Giulia	E0183583 del 11/12/2012	Associazione	3	Istituire un senso unico in via Don Luigi Palazzolo verso via Baschenis	CIRCOLAZIONE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	I Piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, valuteranno l'opportunità di estendere il senso unico verso via Baschenis in coerenza con le aree ZTL già esistenti anche in funzione di specifiche indagini di traffico
21	Comitato Quarenghi Associazione di Quartiere Quarenghi Presidente Martinelli Giulia	E0183583 del 11/12/2012	Associazione	4	Trasformare i parcheggi a pagamento esistenti in via Quarenghi Bassa (media) in parcheggi riservati ai residenti	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
21	Comitato Quarenghi Associazione di Quartiere Quarenghi Presidente Martinelli Giulia	E0183583 del 11/12/2012	Associazione	5	Riservare i parcheggi ai residenti di via Quarenghi nel tratto tra via Paleocapa e via Bonomelli	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
21	Comitato Quarenghi Associazione di Quartiere Quarenghi Presidente Martinelli Giulia	E0183583 del 11/12/2012	Associazione	6	Concedere ai non residenti che dispongono di un box o di un posto auto nella via Quarenghi di accedere nelle ore di traffico limitato	REGOLAMENTO	NON PROCEDIBILE	La richiesta è già gestita dai regolamenti di accesso alle ZTL vigenti che prevedono la possibilità di transito ai possessori di posti auto
22	Crippa Paolo via Ponchia	E0183830 del 11/12/2012	Privati	1	Effettuare intervento di moderazione del traffico in corrispondenza del passaggio pedonale in via Tremana posto quasi sotto la circonvallazione Plorzano	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE	E' attualmente in corso la progettazione della messa in sicurezza definitiva dell'attraversamento pedonale segnalato

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
23	Comitato Quartiere Maplensata Presidente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	1	Considerare il quartiere Malpensata come residenziale e non area di interscambio (Park&ride)	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	Si ritiene che allo stato l'area indicata rivesta un ruolo fondamentale per l'interscambio tra mezzo privato e servizi di Trasporto Pubblico (Autobus e Ferrovia). Comunque in merito a tale osservazione si specifica che con l'ampliamento del parco della Malpensata, la recente zona 30 ed il possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio si modificherà l'intero assetto del quartiere
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	2	Attuare rilievi sui flussi di traffico nei due sensi di circolazione nelle seguenti vie: via Zanica, innesto bretella via Zanica, incrocio Roggia Guidana via S.G. Bosco, ingresso circonvallazione via S.G. Bosco, innesto via Zanica via S.G. Bosco, corrispondenza ex-Gasometro via Carnovali, tra via Autostrada e via S.G. Bosco via Gavazzeni, tra via Europa e via S.G. Bosco	INDAGINI SUL TRAFFICO	NON ACCOGLIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori indagini relative al quadro conoscitivo del PUT. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso degli aggiornamenti degli strumenti programmatici. Nel merito non si sono rilevati grandi scostamenti dalle precedenti indagini, eseguite nell'ambito del Piano della Mobilità.
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	3	Includere i giorni di mercato nei rilievi dei flussi di traffico	INDAGINI SUL TRAFFICO	NON ACCOGLIBILE	Le indagini di traffico vengono effettuate in giornate standard "TIPO" che in quanto tali non prevedono rilievi in occasione di eventi particolari come ad esempio le giornate mercatali.
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	4	Attuare studi sui parcheggi e la caratterizzazione delle utenze nel quartiere Malpensata	PARCHEGGI	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	5	Istituire parcheggi riservati ai residenti nel quartiere Malpensata	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	L'area proposta non rientra nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 e non è stato indicato negli indirizzi dell'Amministrazione l'ampliamento della stessa. Comunque in merito a tale osservazione si specifica che con l'ampliamento del parco della Malpensata, la recente zona 30 ed il possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio si modificherà l'intero assetto del quartiere
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	6	Istituire parcheggi a sosta regolamentata in corrispondenza delle attività commerciali nel quartiere Malpensata	SOSTA	ACCOGLIBILE	Sono in corso le necessarie modifiche della segnaletica orizzontale e verticale al fine di regolamentare quanto richiesto
23	Comitato Quartiere Maplensata Presidente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	7	Istituire parcheggio d'interscambio in prossimità dell'ingresso all'Autostrada	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	Il PUT si sviluppa a contesto infrastrutturale invariato. Nel merito l'area di ingresso all'Autostrada è attualmente oggetto di uno studio di fattibilità per la realizzazione di un parcheggio di interscambio già inserito nelle linee programmatiche dell'Amministrazione
23	Comitato Quartiere Maplensata Presidente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	8	Pubblicare il progetto del parcheggio della clinica Gavazzeni e gli studi viabilistici	PARCHEGGI	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT ma nel merito è attualmente in corso la realizzazione del parcheggio indicato. L'area indicata è stata inserita al paragrafo 5.1.3 REGOLAZIONE DELLA SOSTA SU STRADA tra i principali interventi puntuali su cui intervenire in tema di offerta della sosta
23	Comitato Quartiere Maplensata Presidente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	9	Prendere in considerazione gli spazi del Centro Galassia come parcheggio periferico	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	ACCOGLIBILE	E' previsto l'attrezzaggio dell'area indicata che verrà inserita nel PUT nell'elenco dei parcheggi di interscambio riportato al paragrafo 5.1.5 - tabella 3
23	Comitato Quartiere Maplensata Presidente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	10	Prendere in considerazione le aree della ex-Cortinovis in via Zanica come parcheggio periferico	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON ACCOGLIBILE	Il PUT si sviluppa a contesto infrastrutturale invariato. Nel merito si specifica inoltre che allo stato attuale tale area non è pubblica.
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	11	Potenziare i collegamenti con mezzi pubblici tra i parcheggi periferici e le mete degli attuali flussi di traffico	TPL	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Con l'attivazione dei parcheggi di interscambio, compatibilmente con la disponibilità delle risorse economiche, saranno valutati eventuali interventi sul servizio di TPL, anche attraverso servizi di navettaggio e/o TPL a chiamata
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	12	Incrementare le biciclette a disposizione del Bike sharing in piazzale Malpensata	BIKE SHARING	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali ed economiche, come previsto al nuovo capitolo 1.6

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	13	Istituire nuove stazioni Bike sharing in corrispondenza del Centro Galassia	BIKE SHARING	NON ACCOGLIBILE	L'implementazione della rete del Bike sharing prevede un processo graduale e progressivo di espansione per anelli concentrici a partire dall'attuale assetto per garantire un'adeguata interdistanza tra le singole postazioni. Al momento l'estensione della rete del Bike sharing prevede una copertura nell'area di Bergamo a Nord della circonvallazione Paltriniano. La richiesta allo stato attuale non è compatibile con il Piano di espansione del sistema
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	14	Istituire nuove stazioni Bike sharing in corrispondenza del parcheggio presso Cristallo Palace	BIKE SHARING	NON ACCOGLIBILE	Nell'ambito dell'orizzonte temporale di attuazione del PUT il piano di estensione della rete del Bike sharing a sud della città prevede di raggiungere l'asse di Via Borgo Palazzo. La richiesta allo stato attuale non è compatibile con il Piano di espansione del sistema
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	15	Istituire nuove stazioni Bike sharing in corrispondenza dei nuovi parcheggi periferici	BIKE SHARING	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	L'implementazione della rete del Bike sharing prevede un processo graduale e progressivo di espansione per anelli concentrici a partire dall'attuale assetto per garantire un'adeguata interdistanza tra le singole postazioni. Il posizionamento di stazioni decentrate e non connesse con il reticolo delle altre ciclostazioni esistenti renderebbe meno fruibile il servizio. Pertanto, nell'ambito del piano di sviluppo della rete previsto nel PUT alcuni parcheggi periferici potranno essere serviti.
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	16	Istituire una rotatoria all'intersezione delle vie Zanica, S.G. Bosco e Mozart	INFRASTRUTTURE	NON PROCEDIBILE	Il PUT si sviluppa a contesto infrastrutturale invariato. Nel merito in collaborazione con gli Uffici dell'Area Lavori Pubblici verrà valutata la proposta indicata
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	17	Istituire una rotatoria sulla circonvallazione Mugazzone all'intersezione con la via Europa al servizio del Polo Scolastico e della Clinica Gavazzeni	INFRASTRUTTURE	NON PROCEDIBILE	Il PUT si sviluppa a contesto infrastrutturale invariato. Nel merito la proposta indicata presenta insormontabili difficoltà
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	18	Studiare una soluzione che devii il traffico dalla via Zanica sulla via Autostrada	INFRASTRUTTURE	NON PROCEDIBILE	Il PUT si sviluppa a contesto infrastrutturale invariato. Nel merito la proposta indicata è già prevista nel PGT e quindi verrà realizzata compatibilmente alle risorse del Comune
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	19	Inserire nel PUT il trasferimento o la drastica riduzione dell'area mercatale che occupa il piazzale Malpensata il lunedì	PIANIFICAZIONE	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Comunque in merito a tale osservazione si specifica che con l'ampliamento del parco della Malpensata, la recente zona 30 ed il possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio si modificherà l'intero assetto del quartiere
24	Parietti Anita via Baioni	E0183905 del 11/12/2012	Privati	1	Inserire tra gli oggetti d'intervento volti a garantire la sicurezza della circolazione pedonale, l'attraversamento pedonale di via Baioni all'altezza del centro commerciale dove è ubicato il supermercato Carrefour	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
25	Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	E0184077 del 12/12/2012	Associazione	1	Anticipare la realizzazione delle postazioni di Bike sharing previste in Fase 2	BIKE SHARING	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Il programma di intervento per l'implementazione della rete del Bike sharing (già in fase di attuazione) prevede il completamento dell'area Est della città. Non si esclude in ogni caso di poter valutare parziali revisioni delle priorità in fase di attuazione dei piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6 e la possibilità di poter installare nei prossimi mesi una postazione di Bike sharing in zona vecchio Ospedale
25	Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	E0184077 del 12/12/2012	Associazione	2	Studiare percorsi alternativi per collegare tra loro le nuove postazioni di Bike sharing e collegarle alla pista ciclabile esistente	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Il PUT già prevede una stretta connessione tra lo sviluppo della rete del Bike sharing e le piste ciclabili. Ove possibile, eventuali ulteriori approfondimenti saranno effettuati nei piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
25	Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	E0184077 del 12/12/2012	Associazione	3	Rivedere il percorso della linea 2 prevedendo il prolungamento del tragitto fino al Loreto - Croce Rossa	TPL	ACCOGLIBILE	Gli interventi sul trasporto pubblico locale non sono di competenza del PUT. A tal proposito comunque ATB, in accordo con l'Amministrazione, ha già provveduto a ripristinare il vecchio percorso della linea 2 , accogliendo pertanto l'osservazione formulata
25	Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	E0184077 del 12/12/2012	Associazione	4	Inserire un progetto di Zona 30 che interessi il quartiere di S. Lucia, in particolare nelle vie Milano e XXIV Maggio	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Sono già in corso provvedimenti di verifica puntuale dei punti critici evidenziati per la messa in sicurezza di attraversamenti pedonali tra cui quello di via Milano
25	Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	E0184077 del 12/12/2012	Associazione	5	Inserire un progetto di Zona 30 nei collegamenti con scuole, asili e cliniche	ZONA 30	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Si rimanda al paragrafo 5.5.2; la richiesta sarà pertanto presa in esame e valutata nell'ambito di specifici piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6
25	Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	E0184077 del 12/12/2012	Associazione	6	Rivedere il rapporto parcheggi pubblici/parcheggi residenti incrementando quelli riservati ai residenti soprattutto nelle vie IV Novembre, XXIV Maggio, Statuto e S. Lucia	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
26	Bovini Isabella via Mozzoni	E0184168 del 12/12/2012	Privati	1	Dare continuità di percorso ciclopedonale agli interventi di interconnesione delle rete ciclabile esistente individuati dai numeri 20, 21 e 29 lungo l'asse Monterosso-centro città	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
27	Bovini Isabella via Mozzoni	E0184170 del 12/12/2012	Privati	1	Regolamentare sperimentalmente il parcheggio nella piazzetta di via Biava attraverso opportuna segnaletica stradale	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
28	Bovini Isabella via Mozzoni	E0184173 del 12/12/2012	Privati	1	Mantenere e sistemare l'attuale sentiero di collegamento tra via Zuccala e via del Riolo al fine di permettere un'agevole transitabilità per pedoni e ciclisti	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
29	Olivo Marco - Rinaldi Valentina via del Riolo - via San Colombano	E0184266 del 12/12/2012	Privati	1	Inserire tra le vie su cui intervenire per estendere la Zona 30 di Monterosso, indicando con linea tratteggiata rossa nella mappa "Zone 30 - Dettaglio ID 1 Monterosso" come "Interventi di progetto": via Crocefisso, via San Colombano, via Rosolino Pilo, via Quintino basso, via Zarda	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	In questa fase è già previsto l'ampliamento della zona 30 verso l'ambito di S. Colombano, al fine di connetterla e renderla omogenea con quella di Monterosso
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	1	Attivare immediatamente la telecamera 7 S. Lorenzo - Fara con destinazione del Parcheggio di Piazza Mercato del Fieno ai soli residenti. In subordine attivare 2 telecamere posizionate all'accesso di via Gombito da via S. Lorenzo e a quello di via S. Pancrazio	ZTL	NON ACCOGLIBILE	Premesso che il sistema ad oggi in funzione non evidenzia particolari criticità e che in ogni caso le due telecamere in aggiunta suggerite non sarebbero sufficienti a presidiare completamente l'accesso al centro storico, si ritiene opportuno mantenere l'impostazione prevista nel PUT
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	2	Modificare "prevedendo anche incontri con le associazioni di categoria (es. commercianti, artigiani, strtture ricettive)" (pag. 18/51 - ultima riga) con "prevedendo incontri con i portatori di interessi comuni"	ZTL	ACCOGLIBILE	Il PUT verrà modificato come richiesto
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	3	Integrare il capitolo 5.1.2 con "Viene istituito il limite di 30 km/h in prossimità della scuola primaria di via Beltrami"	ZONA 30	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Tale provvedimento rientra nella gestione ordinaria dell'ufficio. Nel merito è intendimento dell'Amministrazione valorizzare le iniziative relative ai percorsi sicuri casa-scuola attraverso l'individuazione di specifici interventi per il miglioramento della sicurezza negli itinerari di raggiungimento delle scuole ed in corrispondenza delle scuole, come previsto nel PUT al capitolo 5.5.2. Verrà valutata la fattibilità in relazione all'intervento richiesto nei piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	4	Integrare la tabella a pag. 20/51 con. "13 - viale delle Mura e Colli - nuova istituzione"	ZONA 30	NON ACCOGLIBILE	Nell'ambito dei Colli di fatto la limitazione di velocità è già di 30 Km/h tuttavia l'individuazione specifica, per motivi orografici e per le caratteristiche della viabilità, non si ritiene compatibile con le linee guida approvate dall'amministrazione comunale per interventi di moderazione della velocità. Per quanto riguarda il viale delle mura stante le caratteristiche della via con netta separazione dei flussi pedonali e veicolari si ritiene che il limite dei 50 Km/h sia adeguato a garantire adeguate condizioni di sicurezza stradale
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	5	Integrare "... nella ripartizione dell'offerta tra sosta residenziale e sosta ad uso pubblico." (pag. 21/51 - metà 2° periodo) con "In particolare sull'opportunità di ridurre gli stalli su strada disponibili per i non residenti (in particolare per Città Alta) che devono venire progressivamente ridotti fino alla loro totale eliminazione a favore di stalli in aree esterne"	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	L'offerta di sosta deve essere connessa e proporzionata alle diverse esigenze dei luoghi e degli utenti. Quando entreranno in funzione i parcheggi di assestamento (ex Faunistico e via Baioni) verranno fatte ulteriori valutazioni sul tema.
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	6	Modificare "... nonché la sosta a rotazione a servizio dell'impianto funicolare di San Vigilio, localizzandola possibilmente a ridosso della Porta di Sant'Alessandro" (pag. 21/51 - fine 2° periodo) con "... individuando nuovi spazi nelle vie vicine (S. Vigilio) ed eliminando la sosta libera ad uso pubblico"	SOSTA	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	E' stato già presentato all'amministrazione un progetto per la realizzazione di un parcheggio ad uso pertinenziale dei residenti e delle attività di città alta presso la porta S. Alessandro. Detto parcheggio pertinenziale andrà a sostituire l'attuale parcheggio a rotazione. Il PUT verrà modificato come richiesto
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	7	Integrare "... riservando tali aree alla sosta dei residenti." (pag. 21/51 - metà ultimo periodo) con "anche con l'adozione di strumenti di telecontrollo che permettano l'individuazione e la contravvenzione dei comportamenti scorretti."	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	Allo stato attuale non esistono dispositivi omologati per questo tipo di controllo
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	8	Modificare " Città Alta: progressiva pedonalizzazione delle piazze più significative dal punto di vista urbanistico e sociale (Mercato Fieno, Mascheroni, Cittadella, Angelini) anche in relazione alla realizzazione del parcheggio in Via della Fara" (pag. 22/51) con "Città Alta: progressiva pedonalizzazione delle piazze più significative dal punto di vista urbanistico e sociale (Mercato Fieno, Mascheroni, Angelini) eliminando gli spazi destinati a parcheggio a rotazione in piazza Mercato Fieno e trasferendo gli spazi destinati ai residenti in quelli oggi a rotazione sul viale delle Mura." e in subordine "Città Alta: progressiva pedonalizzazione delle piazze più significative dal punto di vista urbanistico e sociale (Mascheroni, Cittadella, Angelini) anche in relazione alla realizzazione del parcheggio in Via della Fara, trasferendo gli spazi destinati ai residenti in quelli oggi a rotazione di piazza Mercato Fieno e viale delle Mura."	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6, specificando che le tempistiche non saranno probabilmente coincidenti con la validità temporale del PUT
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	9	Inserire a pag. 22/51: "Valtesse: attivazione dei parcheggi previsti dal progetto della linea 2 TEB"	SOSTA	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	10	Integrare "(finestre temporali di consegna, telecontrollo, permessi accesso)" (pag. 29/51 - 2° paragrafo) con "..., punti centralizzati di raccolta e distribuzione della merce.)"	TRASPORTO MERCI	NON ACCOGLIBILE	La proposta di modifica non può essere accolta perché non omogenea rispetto alle modalità di accesso da parte dei veicoli merci a città alta definite nel paragrafo indicato. Nel merito è in corso il Progetto di Trasporto Logistica Merci Ultimo Miglio per risolvere le problematiche emerse
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	11	Modificare "(mediante ad esempio servizi di trasporto con trenino o carrozze)." (pag. 33/51 - 2° paragrafo) con "(mediante ad esempio servizi di trasporto con navette dedicate)"	AREE PEDONALI	NON ACCOGLIBILE	I servizi previsti nell'ultimo capoverso del paragrafo 5.2.1. sono stati introdotti a mero titolo esemplificativo specificatamente rivolti ai turisti
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	12	Aggiungere "Valtesse Sant'Antonio" nei parcheggi "scambiatori" indicati a pag. 38/51	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON ACCOGLIBILE	L'area segnalata non presenta i requisiti per essere annoverata tra i parcheggi scambiatori

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	1	Prevedere un aggiornamento della matrice Origine/Destinazione in Bergamo relativa al traffico privato (Ultima 2006)	INDAGINI SUL TRAFFICO	NON ACCOGLIBILE	In considerazione dei fenomeni di evoluzione storica del traffico non si ritiene significativa una cadenza quinquennale delle indagini O/D, che normalmente vengono esguiti ogni 10 anni
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	2	Prevedere una chiusura totale al traffico privato nei settori centrali (es. Via Moroni,San Bernardino, Borgo San Leonardo)	AREE PEDONALI	NON ACCOGLIBILE	In funzione del ruolo di collegamento portante all'interno del tessuto urbano, l'interdizione ai veicoli privati sugli assi indicati avrebbe ripercussioni non ammissibili sul deflusso del traffico in città
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	3	Attivare le ZTL con viabilità ad unico senso di marcia nel quadrante delimitato dalle vie Nullo, Garibaldi, Verdi, Pignolo, Borgo Palazzo, Maj, Paleocapa, San Giorgio, Baschenis, Palma il Vecchio. Accesso previsto solo per residenti e Merci in orari prestabiliti	ZTL	NON ACCOGLIBILE	La proposta non è perseguibile poiché andrebbe a compromettere sensibilmente tutto il sistema viario della città
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	4	Chiudere con dissuasori mobili dell'accesso a città alta (da via San Martino a Ovest e da porta San Lorenzo a Est)	ZTL	NON ACCOGLIBILE	In via prioritaria il PUT prevede di presidiare i varchi di accesso alle ZTL attraverso dispositivi di videosorveglianza (telecamere). In merito dopo la lunga sperimentazione dei dissuasori mobili si è valutato che tali dispositivi presentano oggettive problematiche di sicurezza e forti barriere architettoniche. Compatibilmente con la sostituzione con telecamere i dispositivi esistenti verranno dismessi
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	5	Specificare al capitolo 5.1.4 (punto g di pag. 24/51) la dizione "...di una certa dimensione..."	PARCHEGGI PERTINENZIALI	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Non si intende introdurre un fattore di grandezza, bensì un'ulteriore precisazione che serve a meglio valutare la necessità di prevedere un sistema di parcamento automatizzato in alternativa al parcheggio di tipo tradizionale. In particolare si modifica il punto g di pag. 24/51 nel seguente modo: "Nella costruzione di nuovi parcheggi interrati, sopratutto se di una certa dimensione e sopratutto se ubicati all'interno di zone di pregio storico, ambientale e paesaggistico, dovrà essere data preferenza.....". Si coglie l'occasione per aggiornare il punto 5.1.4 "Parcheggi pertinenziali" a seguito dell'intervenuta modifica dell'art. 9 della L.122/89 operata dalla L.35/2012, in tema di possibilità di svincolo e trasferimento di proprietà del parcheggio pertinenziale costruito in base alla suddetta legge.
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	6	Evitare di lasciare libero transito ai veicoli elettrici nelle ZTL	MOBILITA' ELETTRICA	NON ACCOGLIBILE	Gli orientamenti del PUT prevedono di favorire la diffusione di veicoli ad impatto ambientale ridotto mediante anche iniziative di "promozione" nell'ambito delle regole di accesso alla città e alle ZTL della città
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	7	Differenziare la mobilità ordinaria dalla mobilità dolce (biciclette e pedoni), attraverso la segregazione fisica con barriere continue	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	8	Accennare alla centralizzazione semaforica ipotizzata come soluzione intermedia in alternativa all'istituzione di corsie preferenziali sia in via Broseta sia in via Borgo Palazzo	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE	Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	9	Aumentare il numero di semafori pedonali con avvisatore acustico per non vedenti	ANALISI INCIDENTALITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Il par. 5.5.2. del PUT prevede l'implementazione del numero di impianti semaforici pedonali con avvisatori acustici. Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali. Nel merito si sta già intervenedo sull'asse di viale Vittorio Emanuele nel tratto Stazione - Funicolare
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	10	Inserire nell'analisi dell'incidentalità il dato relativo all'eventuale stato di ebbrezza del conducente	ANALISI INCIDENTALITA'	NON PROCEDIBILE	La verifica dello stato di ebbrezza del conducente è già prevista nella rilevazione sul campo di incidenti stradali.

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	11	Prevedere la chiusura di via Beltrami (città alta) nelle ore di uscita e ingresso degli studenti delle scuole elementari	ANALISI INCIDENTALITA'	NON ACCOGLIBILE	La proposta non è accoglibile per gli impatti rilevanti che avrebbe sulla circolazione del traffico nella zona segnalata. Si specifica che in ogni caso sono già stati installati dispositivi per proteggere l'attraversamento pedonale della scuola
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	12	Istituire la zona 30 davanti ad ogni scuola dell'obbligo	ZONA 30	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Nel merito è intendimento dell'Amministrazione valorizzare le iniziative relative ai percorsi sicuri casa-scuola attraverso l'individuazione di specifici interventi per il miglioramento della sicurezza negli itinerari di raggiungimento delle scuole ed in corrispondenza delle scuole, come previsto nel PUT al capitolo 5.5.2. Anche se in taluni casi non troverà immediata applicazione, la richiesta verrà pertanto presa in esame, anche in funzione di specifiche richieste degli attori coinvolti, e valutata nell'ambito di specifici Piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, compatibilmente con la fattibilità progettuale ed economica.
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	13	Prevedere tracciati ciclabili sulle radiali in ingresso e uscita al centro città	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	14	Eliminare le incongruenze tra gli strumenti cartografici del PUT sulla ciclabilità rispetto allo studio di dettaglio recentemente presentato (Studio Capitanio Architetti)	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE	La segnalazione sarà presa in esame effettuando le opportune verifiche ed eventuali correzioni
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	15	Eliminare le incongruenze tra gli assi ciclabili di accesso al nuovo Ospedale Papa Giovanni da V. M. Luther King	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	16	Trasformare il ponte pedonale già esistente sulla Briantea in ponte ciclabile.	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	17	Distinguere tra "Piste ciclabili ricreative" e non	CICLABILITA'	NON ACCOGLIBILE	Le piste ciclabili non prevedono le classificazioni indicate. Tale distinzione non avrebbe alcuna rilevanza pratica
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	18	Creare "recinti urbani" (spazi sicuri)	ZONA 30	NON ACCOGLIBILE	Si ritiene congrua la modalità progettuale adottata nel PUT
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	19	Prevedere Zone 30 per tutte le strade di quartiere	ZONA 30	NON ACCOGLIBILE	Si ritiene che le zone 30 debbano essere individuate attraverso specifiche indagini e analisi puntuali che mettano in evidenza le peculiarità delle zone interessate e non basandosi su principi assolutistici che mal si sposano con i singoli contesti
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	20	Aggiungere le seguenti zone 30: - Quadrilatero via Monte Ortigara - Vittorio Emanuele - Quadrilatero tra via Bonomi e Piazze Varsavia e Risorgimento - Completamento quadrilatero Moroni, Carducci, Auchan, Ferrovia) - Quartiere San Paolo - Quadrilatero Nullo-Statuto-Santa Lucia-Resmini - Quartiere Conca Fiorita	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Alcune delle zone 30 indicate sono già previste nel PUT
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	21	Estendere l'analisi della sosta alla periferia della città (soprattutto zona occidentale)	SOSTA	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Allo stato attuale non è più possibile integrare il quadro conoscitivo del PUT. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso degli aggiornamenti del quadro conoscitivo anche in funzione delle risorse disponibili. Nel merito è stato comunque recentemente svolto un censimento della sosta di tutta la città con differenziate le tipologie di parcheggio. Tale analisi potrà essere successivamente estesa a rielaborazioni più dettagliate

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	22	Aggiungere un parcheggio di interscambio da utilizzare in prospettiva con la futura stazione ferroviaria	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	Il PUT prevede già al paragrafo 5.3.2 l'utilizzo dell'area Ex-Gasometro come parcheggio scambiatore. È in corso comunque la realizzazione del parcheggio in struttura presso la Stazione Autolinee, come già indicato al paragrafo 5.3.1 ed è in previsione la realizzazione di un nuovo parcheggio intermodale presso la Stazione ferroviaria (Società Metropark) per un totale di circa 300 posti auto a rotazione con possibilità di abbonamento.
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	23	Eliminare la realizzazione del triplice "maxiparcheggio" di porta SUD	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	Il PUT non prevede l'utilizzo dell'area individuata nel progetto di Porta Sud
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	24	Istituire parcheggi di interscambio in periferia assimilabili a quello di Cascina Gobba di Milano connesso con linee TPL ad alta frequenza	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	Il contesto di traffico della città di Bergamo non giustifica l'impostazione suggerita in quanto a Bergamo non funzionano e vengono maggiormente apprezzati i parcheggi semiperiferici
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	25	Prevedere riferimenti in merito alle modalità di attuazione delle infrastrutture di indirizzamento ai parcheggi	INFOMOBILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	L'attività richiesta è parte integrante dei progetti che verranno sviluppati per l'implementazione delle infrastrutture di indirizzamento ai parcheggi
32	Residenti quartiere di Longuelo Pedretti Luisanna	E0184365 del 12/12/2012	Privati				CONSIDERAZIONE	Il documento non presenta vere e proprie osservazioni ma considerazioni. Non risulta quindi possibile controdedurle.
33	Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	E0184371 del 12/12/2012	Privati	1	Aggiungere tra le nuove zone 30 da istituire via Buratti - via Papa Ratti - via Corridoni - via Leone XIII - via Grismondi (pag. 6/51)	ZONA 30	NON ACCOGLIBILE	L'assetto del quartiere potrebbe essere rivisitato in termini viabilistici non compatibili con l'orizzonte temporale di Piano. Si rimanda quindi ad eventuali aggiornamenti del PUT.
33	Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	E0184371 del 12/12/2012	Privati	2	Aggiungere tra le zone 30 da ampliare via Marzanica (pag. 6/51)	ZONA 30	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	La richiesta specifica, per le caratteristiche della viabilità (assenza di spazio per marciapiede di via Marzanica) risulta di difficile attuazione. Si cercheranno comunque di trovare all'interno dei Piani di dettaglio, come previsto nel nuovo capitolo 1.6, soluzioni adeguate per migliorare la sicurezza nell'ambito segnalato.
33	Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	E0184371 del 12/12/2012	Privati	3	Integrare "... lungo le principali direttrici di penetrazione in città" (pag. 37/51, cap. 5.3) con "adottando le strategie più opportune per rendere quest'ultimo concorrenziale con l'auto privata in termini di tempi di percorrenza e di orari di servizio reperendo risorse attraverso leve tariffarie (maggiore incisività delle tariffe di parcheggio e accentuazione dei differenziali tariffari tra parcheggi centrali e periferici) e viabilistiche (preferenziazione semaforica e stradale e modifcihe agli attuali percorsi delle linee del Trasporto Pubblico a servizio delle aree di interscambio al fine di ridurre tempi e distanze di percorrenza tra queste e il centro cittadino). I maggiori proventi verranno utilizzati per finanziare modalità di spostamento alternative all'automobile privata".	TPL	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	La richiesta di modifica del testo non può essere accolta nella sua totalità; pertanto il PUT viene integrato parzialmente rispetto a quanto proposto nel seguente modo: "adottando le strategie più opportune per rendere quest'ultimo concorrenziale con l'auto privata". L'obiettivo e le soluzioni indicate sono comunque già parte integrante del PUT e troveranno attuazione nell'ambito dei Piani di dettaglio, come specificato al nuovo capitolo 1.6.

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
33	Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	E0184371 del 12/12/2012	Privati	4	Aggiungere un nuovo capitolo (pag. 43/51): 5.3.5. Nonostante l'inaugurazione della Tramvia delle Valli abbia modificato in maniera significativa le scelte di spostamento di chi si muove sull'asse della bassa Valle Seriana (circa il 12% dell'utenza TEB proviene dall'auto privata) i flussi di traffico in entrata e uscita lungo quella direttrice non si sono sostanzialmente modificati, registrando anzi un lieve incremento. Questo a causa degli effetti di induzione del traffico posti in essere dalla maggiore disponibilità di spazio venutasi a creare in conseguenza della inaugurazione della linea. Viene quindi da chiedersi se non sia opportuno sperimentare un diverso schema di viabilità lungo l'asse Val Seriana - Centro città che, dirottando il traffico su via Correnti, stimoli uno shift modale massiccio, duraturo e non annullabile dagli effetti di induzione del traffico. In concomitanza di queste modifiche viabilistiche diventa necessario potenziare i servizi di TPL - in particolare TEB - lungo la direttrice per assorbire l'inevitabile incremento di domanda. Per fare questo si possono reperire risorse attraverso diverse politiche di tariffazione dei parcheggi e della viabilità , ma al momento è prioritario valutare la fattibilità di un siffatto schema di organizzazione della mobilità da e per la bassa Valle Seriana, che potrebbe venire applicato in singole giornate a titolo sperimentale - e quindi a costi molto contenuti - per valutarne gli effetti e modularne i dettagli. Ai fini di tale progetto è auspicabile, anche se non indispensabile, trovare delle forma di collaborazione con i Comuni della bassa Valle Seriana."	TPL	NON ACCOGLIBILE	Il testo così come formulato non può essere proposto in uno strumento pianificatorio. I temi esposti sono già oggetto di analisi da parte del PUT la cui realizzazione è demandata ai Piani di dettaglio, come specificato al nuovo capitolo 1.6.
33	Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	E0184371 del 12/12/2012	Privati	5	Aggiungere tra gli interventi proposti nelle " Interconnesione della rete ciclabile esistente" (pag. 45/51) "30 - Proposta di raccordo - Redona Via Suardi - Scuola Pascoli, Torre del Galgario"	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
33	Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	E0184371 del 12/12/2012	Privati	6	Aggiungere a pag. 50/51 (seconda riga): "Punto 7 "via Corridoni": si rende necessaria l'istituzione del divieto di svolta a sinistra all'incrocio con via Legrenzi sia per i flussi provenienti dal centro cittadino che per quelli provenienti da viale Giulio Cesare mediante la posa di cordoli spartitraffico sulla linea di mezzeria."	INCIDENTALITA'	NON PROCEDIBILE	La proposta rientra nelle normali attività di gestione degli uffici competenti. Nel merito il PUT in qualità di documento pianificatorio non entra nel merito di quanto definito con i Piani di dettaglio. Nel dettaglio si specifica comunque che l'intervento richiesto è già stato attuato.
34	Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	E0184406 del 12/12/2012	Associazione	1	Istituire 2 aree da adibire a ciclo-stazioni Bike sharing nell'abitato di Boccaleone e nell'abitato della Clementina	BIKE SHARING	NON ACCOGLIBILE	Nell'ambito dell'orizzonte temporale di attuazione del PUT il piano di estensione della rete del Bike sharing a sud della città prevede di raggiungere l'asse di via Borgo Palazzo. Nel merito tale proposta verrà valutata nella 3° fase di espansione del Bike sharing non oggetto del PUT.
34	Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	E0184406 del 12/12/2012	Associazione	2	Ampliare la Zona 30 di Boccaleone includendo la via Boccaleone tratto tra via Beata Capitanio e via Gasparini	ZONA 30	ACCOGLIBILE	I piani di dettaglio definiranno puntualmente il completamento e l'estensione della Zona 30 su Boccaleone anche in funzione dei nuovi interventi urbanistici in corso. Si modifica la tabella del paragrafo 5.1.2 alla riga 7 colonna "Aggiornamento 2011" con "Da Ampliare" invece che "Esistente"
34	Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	E0184406 del 12/12/2012	Associazione	3	Dotare l'attraversamento pedonale di via Gasparini, di fronte parco Gasparini - Lunga di semaforo a chiamata	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Di fatto la via Gasparini è già ricompresa nella Zona 30; si evidenzia che la stessa è organizzata e attrezzata sulla base di un progetto di tipo partecipato. Nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6 si individueranno i presidi nei quali rafforzare la sicurezza come da accordi con i Comitati, in funzione di quanto già previsto nel PUT al capitolo 5.5.2

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
34	Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	E0184406 del 12/12/2012	Associazione	4	Riattivare sulla funzione di tutto rosso con veicoli in transito a velocità maggiore di 50 Km/h i 2 semafori per gli attraversamenti pedonali posti in via Gasparini, all'altezza della ex caserma Flores ed in prossimità del campetto di calcio di Campagnola	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
34	Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	E0184406 del 12/12/2012	Associazione	5	Eliminare dal quartiere di Boccaleone e della Clementina il traffico di attraversamento esplicitando una precisa strategia	CIRCOLAZIONE	NON ACCOGLIBILE	Così come è formulata la richiesta non può trovare riscontri diretti nel PUT. Nel merito specifico si rimanda allo sviluppo dei piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6. Nel merito si precisa comunque che l'intervento richiesto è di tipo infrastrutturale e che pertanto va trattato in modo organico in altri strumenti come il Piano Urbano della Mobilità (PUM) e il Piano delle Opere Pubbliche (POP)
34	Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	E0184406 del 12/12/2012	Associazione	6	Verificare il rapporto flussi/capacità nelle ore di punta degli assi di via S. Bernardino (Colognola), via Zanica (Malpensata), via per Orio (Campagnola) e via Lunga (Boccaleone)	INDAGINI SUL TRAFFICO	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Il calcolo di indicatori legati a specifici contesti, se necessario, viene sviluppato in occasione delle analisi previste nei Piani di dettaglio, come specificiato nel nuovo capitolo 1.6.
34	Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	E0184406 del 12/12/2012	Associazione	7	Individuare nuove interconnessioni ciclabili per sanare i collegamenti mancanti tra i percorsi esistenti interni al quartiere di Boccaleone con l'area attorno alla Fiera e verso Seriate, con via Borgo Palazzo, con il Polo Scolastico/Sanitario dia via Gavazzeni-Europa	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. Nello specifico il Biciplan è lo strumento di dettaglio per la programmazione degli investimenti e la calendarizzazione dei lavori, come previsto nel PUT al capitolo 5.4.1
34	Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	E0184406 del 12/12/2012	Associazione	8	Fornire maggiori dettagli in merito alla nuova area di interscambio in prossimità della Fiera	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche e i dovuti approfondimenti urbanistici e progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	1	Utilizzare per la realizzazione di barriere fono-assorbenti e anti-inquinamento della bretella a sud di Colognola, che collega via Stezzano con via Grumello, piantumazione di idonee specie arboree nelle fasce di rispetto.	FONOASSORBENTI	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	L'intervento richiesto è inquadrabile nel contesto generale relativo alla gestione dell'emergenza ambientale previsto dal PUT . Il Par. 5.2.4. sarà quindi integrato come segue: "Nei piani di dettaglio saranno valutati puntualmente interventi e contromisure specifiche volte a mitigare l'impatto".
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	2	Inserire nel PUT il progetto di collegamento ferroviario tra la stazione e l'aeroporto, sottoponendolo ad un programma partecipativo	TPL	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT, ma è una tematica che deve essere prevista ed affrontata nel Piano Urbano della Mobilità (PUM). Si precisa che l'ultimo PUM prevedeva il collegamento richiesto
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	3	Specificare nel PUT che eventuali nuovi parcheggi destinati al servizio aeroportuale non comportino ulteriore consumo di suolo	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT ma è materia di pianificazione urbanistica e di PGT.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	4	Dettagliare il paragrafo 5.2.2 Sviluppo della mobilità elettrica con esempi concreti, con valutazioni economico/finanziarie e con un programma verificabile	MOBILITA' ELETTRICA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali ed economiche, come previsto al nuovo capitolo 1.6
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	5	Inserire una nota circa l'obbligatorietà della salvaguardia dei terrapieni di controscarpa integri delle Mura Venete per il progetto di risalita e l'area d'interscambio di via Baioni	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Nel merito l'area di interscambio è prevista e collegata all'attuazione del Programma Integrato d'Intervento ex Migliavacca. La questione relativa ai terrapieni è una problematica di tipo progettuale.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	6	Definire che nuovi parcheggi nell'area di interscambio della Fiera dovranno essere concordati con l'Ente Fiera e dovranno essere realizzati tramite multipiano dove già esistono parcheggi a raso, senza comportare ulteriore consumo di suolo	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	7	Definire meglio le modalità di bonifica dell'area Ex-Gasometro	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Nel merito dovranno essere effettuate le necessarie caratterizzazioni dell'Area.

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	8	Definire meglio le modalità di realizzazione degli attraversamenti ciclopedonali alla ferrovia, in particolare all'incrocio tra via Don Bosco e via Bonomelli	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali ed economiche, come previsto al nuovo capitolo 1.6
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	9	Formulare un "Piano d'Area" relativo anche alla limitrofa via Quarenghi	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Nel merito si è costituito un tavolo interassessorile incaricato di formulare proposte per la riqualificazione dell'Area di via Quarenghi valutandone diversi aspetti (Mobilità, Sicurezza, Sociale, Att. Economiche, Arredo Urbano, etc.)
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	10	Rigettare la richiesta SACBO di realizzare un nuovo parcheggio di 5.500 posti in testa all'aeroporto, in quanto incompatibile ed estranea agli interessi della popolazione residente	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT ma è materia di pianificazione urbanistica e di PGT.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	11	Completare il tratto centrale della pista ciclo-pedonale Colognola -Grumello che si snoda centralmente attraverso il parco lungo la carrareccia via Bassa, storicamente di uso pubblico	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. In merito è in corso l'attuazione del Piano d'Azione del PLIS.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	12	Prevedere un Tavolo Partecipativo con le realtà territoriali per la realizzazione del PLIS del Parco Agricolo Ecologico	CICLABILITA'	NON PROCEDIBILE	L'attività proposta non è recepibile nel PUT ma in ogni caso oggetto dell'attività ordinaria degli uffici comunali competenti. Nel merito è in corso l'attuazione del Piano di Azione sul PLIS anche con il coinvolgimento dei principali soggetti interessati e dei Comuni limitrofi.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	13	Effettuare proposte concrete di mitigazione dell'incidentalità lungo la connessione tra Asse interurbano ed aeroporto e vietare la realizzazione di opere che comportino incrementi di traffico fino a quando la mitigazione dell'incidentalità non sia operativa	INCIDENTALITA'	NON ACCOGLIBILE	L'asse indicato non rientra nelle competenze del PUT ma della Provincia di Bergamo in quanto strada di sua proprietà
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	14	Esaminare il flusso di traffico lungo la connessione stradale verso l'aeroporto e inserirla nel PUT	INDAGINI SUL TRAFFICO	NON ACCOGLIBILE	La maggior parte della viabilità interessata non è ricompresa nella rete stradale comunale e pertanto non di competenza del PUT. Le analisi dei flussi di traffico sono state effettuate sugli assi portanti, come indicato al capitolo 4.1, tra i quali la via per Orio (nelle vicinanze dell'asse indicato). Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori indagini relative al quadro conoscitivo del PUT. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso degli aggiornamenti degli strumenti programmatici.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	15	Effettuare le indagini relative al trasporto pubblico extra-comunale e inserirle nel PUT	TPL	NON PROCEDIBILE	Gli interventi sul trasporto pubblico locale non sono di competenza del PUT; si rimanda al Programma Triennale dei Servizi (PTS) di trasporto pubblico. In vista della prossima gara per affidare il servizio di Trasporto Pubblico Locale verranno effettuate le dovute indagini nell'ambito della programmazione all'interno del PTS.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	16	Inserire nel PUT una mappatura dei luoghi più pericolosi	INCIDENTALITA'	NON PROCEDIBILE	Quanto richiesto è già compreso nel paragrafo 5.5.1 del PUT. Allo stato attuale è in corso una mappatura informatica dell'incidentalità sull'intero territorio comunale.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	17	Cancellare nel Rapporto Ambientale della VAS il Parcheggio d'interscambio Colognola e riformularlo dopo la definizione di un idoneo Tavolo Partecipativo	VAS	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Il parcheggio segnalato è inserito nel capitolo del Rapporto Ambientale della VAS relativo alle previsioni del PGT per valutare la coerenza e la compatibilità del PUT rispetto ad uno strumento di pianificazione generale.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	18	Cancellare nel Rapporto Ambientale della VAS il Parcheggio d'interscambio Scalo Aeroportuale e riformularlo dopo la definizione di un idoneo Tavolo Partecipativo	VAS	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Il parcheggio segnalato è inserito nel capitolo del Rapporto Ambientale della VAS relativo alle previsioni del PGT per valutare la coerenza e la compatibilità del PUT rispetto ad uno strumento di pianificazione generale.

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	19	Cancellare nel Rapporto Ambientale della VAS il Parcheggio d'interscambio fermata ferroviaria Stezzano e riformularlo dopo la definizione di un idoneo Tavolo Partecipativo	VAS	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Il parcheggio segnalato è inserito nel capitolo del Rapporto Ambientale della VAS relativo alle previsioni del PGT per valutare la coerenza e la compatibilità del PUT rispetto ad uno strumento di pianificazione generale.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	20	Cancellare nel Rapporto Ambientale della VAS il Parcheggio d'interscambio Nuova Fiera e riformularlo dopo la definizione di un idoneo Tavolo Partecipativo anche per la progettazione del futuro raccordo ferroviario per l'aeroporto	VAS	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Il parcheggio segnalato è inserito nel capitolo del Rapporto Ambientale della VAS relativo alle previsioni del PGT per valutare la coerenza e la compatibilità del PUT rispetto ad uno strumento di pianificazione generale.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	21	Cancellare nel Rapporto Ambientale della VAS il Parcheggio d'interscambio Europan e riformularlo dopo la definizione di nua effettiva programmazione da parte del Comune per questa area attraverso un percorso partecipativo	VAS	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Il parcheggio segnalato è inserito nel capitolo del Rapporto Ambientale della VAS relativo alle previsioni del PGT per valutare la coerenza e la compatibilità del PUT rispetto ad uno strumento di pianificazione generale.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	22	Cancellare nel Rapporto Ambientale della VAS il Parcheggio d'interscambio Nodo Porta Sud e riformularlo dopo la definizione di un'effettiva programmazione da parte del Comune per questa area attraverso un percorso partecipativo	VAS	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Il parcheggio segnalato è inserito nel capitolo del Rapporto Ambientale della VAS relativo alle previsioni del PGT per valutare la coerenza e la compatibilità del PUT rispetto ad uno strumento di pianificazione generale.
36	Provincia di Bergamo Dirigente Stilliti Renato	E0184497 del 12/12/2012	Ente	1	Modificare la classificazione della strada provinciale ex S.S. 42 nel tratto dalla rotatoria di immissione della "bretella di Colognola" sino al confine con il Comune di Stezzano in strada extraurbana secondaria (tipo C)	CLASSIFICAZIONE	ACCOGLIBILE	La modifica verrà recepita nello schema di classificazione strade del PUT
37	Gandolfi Nicola via Roccolino	E0184552 del 12/12/2012	Privati	1	Aggiornare tutte le previsioni temporali/scadenze indicate nel Piano	GENERALE	NON ACCOGLIBILE	Le previsioni temporali indicate nel Piano sono coerenti alle scadenze delle azioni enunciate.
37	Gandolfi Nicola via Roccolino	E0184552 del 12/12/2012	Privati	2	Allegare al PUT la lista di zone e vie dove applicare nelle zone 30 o ZTL, se la carreggiata è maggiore di 4,25 m e in assenza di traffico pesante, un doppio senso "limitato" alle biciclette nelle strade a senso unico (parere n. 6234 del 21/12/2011 del MIT)	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
37	Gandolfi Nicola via Roccolino	E0184552 del 12/12/2012	Privati	3	Inserire ZTL esistenti e corsie preferenziali nella Mappa delle piste ciclabili	CICLABILITA'	NON ACCOGLIBILE	Per ragioni di metodo la proposta non è accoglibile. Si specifica comunque che nel Geoportale del Comune di Bergamo esistono le mappe indicate che possono essere sovrapponibili
37	Gandolfi Nicola via Roccolino	E0184552 del 12/12/2012	Privati	4	Includere Città Alta e i Colli nello sviluppo delle piste ciclabili	CICLABILITA'	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Gran parte della rete stradale di città alta e le condizioni di traffico già si prestano a favorire la ciclabilità ma non a individuare piste ciclabili dedicate.
37	Gandolfi Nicola via Roccolino	E0184552 del 12/12/2012	Privati	5	Dare valenza al collegamento ciclabile con i percorsi extra-comunali	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. Nel merito il Progetto Life va in questa direzione, in quanto condiviso con i Comuni della cintura sud-ovest di Bergamo (Dalmine, Lallio, Treviolo), realizzato anche attraverso finanziamenti europei.
37	Gandolfi Nicola via Roccolino	E0184552 del 12/12/2012	Privati	6	Sviluppare un'idea di Rete Ciclabile	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE	Il PUT prevede un progetto di massima della rete ciclabile che verrà declinata in progetti esecutivi con specifici piani di dettaglio. Nello specifico il Biciplan è lo strumento di dettaglio per la programmazione degli investimenti e la calendarizzazione dei lavori, come previsto nel PUT al capitolo 5.4.1
37	Gandolfi Nicola via Roccolino	E0184552 del 12/12/2012	Privati	7	Recepire indicazione del PGT che prevede la facoltà di attivazione del servizio di Bike sharing in alcuni casi e l'obbligo in altri, in particolare negli amibiti di Trasformazione per Servizi o nel caso di interventi con volumetria > 12.500 mc e quindi soggetti a Piano Attuativo.	BIKE SHARING	NON ACCOGLIBILE	Gli uffici competenti dell'Amministrazione comunale, in coerenza con il piano di sviluppo della rete del Bike sharing previsto nel PUT, operano già secondo quanto dettato dal PGT, pertanto tale richiesta è già cogente da PGT.

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
37	Gandolfi Nicola via Roccolino	E0184552 del 12/12/2012	Privati	8	Prevedere e realizzare entro un anno le seguenti stazioni di Bike sharing: area Ospedale Largo Barozzi area piscine comunali area parco Locatelli area Stadio - Lazzaretto area via Baioni (Greenway del Morla) area funicolare parcheggio d'interscambio Crocerossa area nuovo Ospedale	BIKE SHARING	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Il programma di intervento per l'implementazione della rete del Bike sharing (già in fase di attuazione), in coerenza con l'orizzonte temporale del PUT, prevede di sviluppare la rete secondo quanto indicato al par. 5.4.2.; in coerenza con quanto premesso, non si esclude in ogni caso di poter valutare eventuali affinamenti sul posizionamento delle singole postazioni in fase di progettazione di dettaglio
37	Gandolfi Nicola via Roccolino	E0184552 del 12/12/2012	Privati	9	Verificare la possibilità di collaborazione tra ATB Mobilità SpA e le grandi e medie strutture commerciali esistenti per l'installazione di nuove stazioni di Bike sharing	BIKE SHARING	NON PROCEDIBILE	La possibilità di valutare proposte di collaborazione e supporto alla rete del Bike sharing da parte delle strutture commerciali fa già parte delle attività regolarmente presidiate dagli uffici competenti dell'Amministrazione Comunale e dagli uffici tecnici di ATB Mobilità
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	1	Inserire un disegno integrato tra le zone 30 individuate nel PUT rispetto al territorio con riferimento particolare ai flussi di attraversamento che devono poter transitare in modo fluido senza interferire con tali aree	ZONA 30	NON PROCEDIBILE	La progettazione deve necessariamente tenere in considerazione le singole specificità viabilistiche per ragioni prevalentemente connesse con la salvaguardia dell'utenza debole della strada. In ogni caso l'approccio metodologico adottato dall'amministrazione prevede una lettura integrata sull'intera rete viaria cittadina.
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	2	Evitare di imporre una velocità di 30 Km/h in modo indiscriminato, si suggerisce quindi di diversificare in base alle caratteristiche geometriche della viabilità	ZONA 30	NON PROCEDIBILE	L'approccio suggerito è già quello adottato dall'amministrazione comunale
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	3	Eliminare tutti i dossi (ritenuti pericolosi) da sostituire con segnaletica stradale che evidenzi i punti critici (es. asfalto colorato, corrugato, etc.)	ZONA 30	NON PROCEDIBILE	L'approccio suggerito è già quello adottato dall'amministrazione comunale
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	4	Uniformare a livello di riconoscibilità urbanistica i corridoi ciclabili	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	La richiesta formulata sarà valutata nell'ambito del BiciPlan, in qualità di strumento di dettaglio per la programmazione degli investimenti e la calendarizzazione dei lavori, come previsto nel PUT al capitolo 5.4.1
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	5	Posizionare delle piste ciclabili sul lato interno del marciapiede e non esterno (es. B. Palazzo-Seriate)	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	6	Eliminare le interferenze della piste ciclabili con le fermate del TPL prevedendo un passaggio nella parte retrostante alle aree di accumulo dei viaggiatori	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	7	Promuovere forme di abbonamento integrato tra sosta e TPL soprattutto per i parcheggi periferici	INTEGRAZIONE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. Compatibilmente con le opportune valutazioni di carattere economico, la richiesta sarà valutata nell'ambito delle scelte strategiche connesse al sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	8	Incrementare le frequenze delle linee di TPL di collegamento tra il centro città e i parcheggi periferici con attivazione di servizi navetta (eventualmente anche on-demand)	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Con l'attivazione dei parcheggi di interscambio, compatibilmente con la disponibilità delle risorse economiche, saranno valutati eventuali interventi sul servizio di TPL
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	9	Non si ritiene che, alle condizioni attuali, l'utilizzo di veicoli elettrici possa dare un reale beneficio al traffico	MOBILITA' ELETTRICA	NON PROCEDIBILE	Trattasi di mera considerazione
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	10	Eliminare la previsione di corsie preferenziali su via Broseta e via Borgo Palazzo	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE	Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5.3.3 eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	11	Spostare le zebrature degli attraversamenti pedonali al centro delle piattaforme rialzate e non sopra	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	NON ACCOGLIBILE	Per il Comune di Bergamo i criteri di posa delle piattaforme stradali rialzate sono disciplinati dalle "Linee Guida per la gestione della velocità veicolare nelle aree urbane" approvato con delibera di Giunta n. 123/128 del 2010.
39	Ciresa Mariateresa - Maramai Bice via Borgo Palazzo	E0184601 del 12/12/2012	Privati	1	Introdurre una ZTL in via Borgo Palazzo, la mattina nell'orario di massimo flusso	ZTL	NON ACCOGLIBILE	Nel tratto indicato dall'osservante tra Viale Pirovano e Piazza Sant'Anna, allo scopo di alleggerire la pressione del traffico sull'asse di penetrazione di Via Borgo Palazzo il PUT prevede l'adozione di corridoio di qualità (es. centralizzazione semaforica). L'istituzione di una ZTL avrebbe ripercussioni non accettabili sul traffico cittadino
39	Ciresa Mariateresa - Maramai Bice via Borgo Palazzo	E0184601 del 12/12/2012	Privati	2	Mettere a disposizione parcheggi d'interscambio in via Borgo Palazzo all'esterno della circonvallazione	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	Il PUT si sviluppa a contesto infrastrtutturale invariato. Inoltre la proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT ma è materia di pianificazione urbanistica e di PGT.
39	Ciresa Mariateresa - Maramai Bice via Borgo Palazzo	E0184601 del 12/12/2012	Privati	3	Mettere a disposizione navette gratuite e molto frequenti in via Borgo Palazzo dal parcheggio d'interscambio al centro città	TPL	NON ACCOGLIBILE	La proposta non è accoglibile poiché non sostenibile dal punto di vista tecnico-economico. Nel merito il parcheggio di Borgo Palazzo è stato ceduto nell'ambito del Progetto Europan.
39	Ciresa Mariateresa - Maramai Bice via Borgo Palazzo	E0184601 del 12/12/2012	Privati	4	Istituire il limite di velocità 30 Km/h in via Borgo Palazzo (da piazza S. Anna a via Camozzi)	MODERAZIONE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
40	Condomini del Condominio di Viale Giulio Cesare Trombetta Cappellani Federica	E0184604 del 12/12/2012	Privati	1	Destinare ai soli residenti i parcheggi lungo viale Giulio Cesare , partendo dal semaforo dello Stadio (curva sud) fino ad arrivare al semaforo dell'incrocio con Borgo Santa Caterina	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	L'area proposta non rientra nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2
41	Arpa Direttore Licotti Carlo	E0181388 del 06/12/2011	Ente	1	Individuare le misure di mitigazione e compensazione più opportune per ridurre gli effetti sulle diverse matrici e componenti (aria, acqua, suolo, flora, fauna, clima acustico preesistente, etc.) ed inserirle, al pari delle opere che andranno a mitigare, all'interno della programmazione	INQUINAMENTO	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT.
41	Arpa Direttore Licotti Carlo	E0181388 del 06/12/2012	Ente	2	Fissare tempi certi per l'approvazione del piano particolareggiato (bici Plan) necessario per la programmazione degli investimenti occorenti per la realizzazione delle aste previste di completamenti della rete ciclabile e per la calendarizzazione dei relativi lavori	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Il PUT individua le principali aste "di cerniera" per l'interconnesione e il completamento della rete ciclabile esistente. Tali indirizzi costituiranno le basi per lo sviluppo di un Piano di dettaglio specifico chiamato Biciplan per la programmazione degli investimenti e la calendarizzazione dei lavori, come previsto nel PUT al capitolo 5.4.1, nel quale verranno definite anche le tempistiche richieste
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	1	Avviare prima del passaggio in Consiglio Comunale un percorso in collaborazione con le associazioni, i comitati di quartiere, con le circoscrizioni, con le rappresentanze di categoria per andare ad illustrare i contenuti del PUT in tutti i quartieri	GENERALE	NON PROCEDIBILE	La richiesta non è immediatamente procedibile. Il percorso di condivisione del PUT ha seguito in prima analisi quanto dettato dalla normativa di settore valorizzando in ogni caso il confronto con la cittadinanza e le circoscrizioni in diverse occasioni.
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	2	Istituire la ZTL temporale di Borgo Santa Caterina attraverso un percorso di confronto con i residenti, i commercianti, i portatori di interessi comuni	ZTL	NON ACCOGLIBILE	In funzione del ruolo di collegamento portante all'interno del tessuto urbano l'istituzione di una ZTL ove richiesto avrebbe ripercussioni non ammissibili sul deflusso del traffico in città
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	3	Istituire la ZTL temporale di Borgo Palazzo da piazza S.Anna a via Camozzi attraverso un percorso di confronto con i residenti, i commercianti, i portatori di interessi comuni	ZTL	NON ACCOGLIBILE	In funzione del ruolo di collegamento portante all'interno del tessuto urbano l'istituzione di una ZTL ove richiesto avrebbe ripercussioni non ammissibili sul deflusso del traffico in città
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	4	Istituire la ZTL temporale di Valtesse via Biava, via Burattini, via Solari, via Vacha nelle fasce orarie di afflusso/deflusso dalla città	ZTL	NON ACCOGLIBILE	In funzione del ruolo di collegamento portante all'interno del tessuto urbano l'istituzione di una ZTL ove richiesto avrebbe ripercussioni non ammissibili sul deflusso del traffico in città

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	5	Istituire la ZTL temporale di via Corridoni dal Ponte della Circonvallazione a via Martinella nelle fasce orarie di afflusso/deflusso dalla città	ZTL	NON ACCOGLIBILE	In funzione del ruolo di collegamento portante all'interno del tessuto urbano l'istituzione di una ZTL ove richiesto avrebbe ripercussioni non ammissibili sul deflusso del traffico in città
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	6	Istituire ZTL scolastiche in prossimità di tutti gli istituti di ogni ordine e grado (nell'ordine scuole dell'infanzia, scuole materne, scuole elementari, scuole madie, scuole superiori)	ZTL	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Si rimanda al par. 5.5.2; la richiesta sarà pertanto presa in esame e valutata nell'ambito di specifici progetti di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, in abbinamento o in alternativa alle zone 30.
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	7	Modificare "7. S.LORENZO - FARA (da attivare all'apertura del parcheggio di via Fara alternativo all'attuale area di sosta di piazza Mercato del Fieno) (pag. 18/51) con "7. S:LORENZO- FARA (da attivare immediatamente con destinazione del parcheggio di piazza Mercato del Fieno ai soli residenti)"	ZTL	NON ACCOGLIBILE	Premesso che il sistema ad oggi in funzione non evidenzia particolari criticità si ritiene opportuno mantenere l'impostazione prevista nel PUT
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	8	Modificare "... prevedendo anche incontri con le associazioni di categoria (es. commercianti, artigiani, strutture ricettive)" (pag. 18/51, ultimo periodo) con "... prevedendo incontri con i portatori di interessi comuni, con associazioni di categoria, comitati di cittadini, istituzioni scolastiche, agenzo in modo da favorire la massima e migliore partecipazione"	ZTL	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Il PUT sarà integrato come segue "... prevedendo anche incontri con le associazioni di categoria (es. commercianti, artigiani, strutture ricettive)" (pag. 18/51, ultimo periodo) con "... prevedendo incontri con i portatori di interessi comuni". Verranno valutati nello specifico i diversi portatori di interessi in base ai contesti specifici
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	9	Istituire il limite di 30 km/h sull'intero territorio cittadino valutando caso per caso le eccezioni per le quali può venire mantenuto il limite dei 50 km/h. Le valutazioni andranno effettuate sulla base del rischio effettivo di velocità di punta più elevate stabilito utilizzando le statistiche sull'incidentalità e la verifica della presenza di situazioni potenzialmente pericolose (es. principali poli attrattori, servizi ad uso di tenze deboli, presenza di plessi scolastici, parcheggi su strada, angoli ciechi, colli di bottiglia etc.)	ZONA 30	NON ACCOGLIBILE	Non si ritiene che una scelta di questo tipo possa garantire un miglioramento complessivo delle condizioni del traffico cittadino
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	10	Integrare "... esigenze puntuali di riequilibrio nella ripartizione dell'offerta tra sosta residenziale e sosta ad uso pubblico." (pag. 21/51 - metà 2° periodo) con "In particolare sull'opportunità di ridurre gli stalli su strada disponibili per i non residenti devono venire progressivamnete ridotti fino alla loro totale eliminazione a favore di stalli in aree esterne o in parcheggi sotterranei"	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	L'offerta di sosta deve essere connessa e proporzionata alle diverse esigenze dei luoghi e dei quartieri.
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	11	Integrare il capitolo "5.1.3 Regolazione della sosta su strada" a pag. 21/51 con "Per ogni parcheggio per l'uso pubblico che verrà individuato in aree esterne ne verrà cancellato uno nelle aree centrali della città e dei quartieri"	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	L'offerta di sosta deve essere connessa e proporzionata alle diverse esigenze dei luoghi e dei quartieri.
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	12	Integrare "... non può che orientare l'azione verso un controllo più efficace della sosta irregolare." (pag. 21/51 - metà 2° periodo) con "anche attraverso strumenti di telecontrollo"	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	Allo stato attuale non esistono dispositivi omologati per questo tipo do controllo
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	13	Integrare "... Riservando tali aree alla sosta dei residenti." (pag. 21/51 - metà 3° periodo) con "nonché con l'adozione di strumenti di telecontrollo che permettano l'individuazione e la contravvenzione dei comportamenti scorretti"	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	Allo stato attuale non esistono dispositivi omologati per questo tipo do controllo
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	14	A pag. 22/51 al punto riferito a Città Alta eliminare "anche in relazione alla realizzazione del parcheggio in via della Fara".	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	Il progetto indicato è previsto nelle linee programmatiche dell'Amministrazione Comunale
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	15	Modificare "Malpensata: promozione del park&ride (interscambio sia con il mezzo pubblico sia con il Bike sharing)" (pag. 22/51) con "Malpensata: riduzione dei posti disponibili per la sosta lunga e pian di riassetto del piazzale della Malpensata."	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	Si ritiene allo stato che l'area indicata rivesta un ruolo fondamentale per l'interscambio tra mezzo privato e servizi di Trasporto Pubblico (Autobus e Ferrovia)

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	16	Integrare il capitolo "5.1.3 Regolazione della sosta su strada" a pag. 22/51 con "L'impegno per la realizzazione di sviluppo futuri delle politiche della sosta saranno orientati verso l'attivazione di centri di scambio nei centri commerciali della cintura urbana collegandoli tramite navette e dotandoli di stazione di Bike sharing"	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	Il PUT per sua natura si riferisce al territorio comunale e non alla cintura urbana. All'interno del PUT è previsto un programma di espansione del servizio di Bike sharing
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	17	Inserire a pag. 22/51: "Valtesse: attivazione dei parcheggi previsti dal progetto della linea 2 TEB"	SOSTA	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	18	Integrare il 5° capoverso del capitolo 5.1.4 Parcheggi pertinenziali con "... senza ulteriore consumo di suolo non urbanizzato."	PARCHEGGI PERTINENZIALI	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	La fine del 5° capoverso viene integrato con la seguente frase: "Lo studio dovrà avere tra i suoi obiettivi e per quanto possibile il principio del risparmio di suolo non urbanizzato, compatibilmente alla specifica situazione dei luoghi oggetto dell'intervento."
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	19	Modificare "che ponga le condizioni per emanare il bando finalizzato alla concessione di aree comunali in diritto di superficie/sottosuolo ai privati per la realizzazione delle autorimesse pertinenziali destinate soprattutto alla residenza" (pag. 23/51 - metà 5° periodo) con "che ponga le condizioni per attivare accordi con i privati per riqualificare aree produttive dismesse o comunque non utilizzate creando autorimesse pertinenziali senza ulteriore consumo di suolo non urbanizzato. Per ogni parcheggio che verrà creato ne verrà cancellato uno in superficie"	PARCHEGGI PERTINENZIALI	NON ACCOGLIBILE	Si tratta di indicazioni troppo assolutistiche e di difficile applicazione nei casi concreti. Si ritiene preferibile una valutazione calata alle diverse situazioni.
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	20	Eliminare la frase "... in una prima fase sperimentale nell'ambito di un arco massimo compreso tra le ore 14.00 del sabato e le ore 24.00 della domenica,..." a pag. 32/51, 3° periodo	AREE PEDONALI	NON ACCOGLIBILE	La proposta formulata non è compatibile con le strategie del PUT
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	21	Modificare "con particolare riguardo alle giornate di festività (es. Natale) ed in occasione di grandi eventi in città" (pag. 32/51 - metà 4° periodo) con "con calendario annuale che comprenda le principali giornate di festività (es. Natale), le domeniche ed in occasione di grandi eventi in città"	AREE PEDONALI	NON ACCOGLIBILE	La proposta formulata non è compatibile con le strategie del PUT
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	22	Modificare la planimetria dell'Area Ambientale (pag. 32/51) facendola coincidere con la zona rossa dell'Adunata Nazionale degli Alpini, inserendo Borgo S. Caterina e via Borgo Palazzo (da piazza S. Anna a via Camozzi)	AREE PEDONALI	NON ACCOGLIBILE	La proposta formulata non è compatiile con le strategie del PUT
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	23	Modificare "(mediante ad esempio servizi di trasporto con trenino o carrozze)" (pag. 33/51 - fine 2° periodo) con "(mediante ad esempio servizi di trasporto con trenino elettrico)"	AREE PEDONALI	NON ACCOGLIBILE	I servizi previsti nell'ultimo capoverso del par. 5.2.1. sono stati introdotti a mero titolo esemplificativo specificatamente rivolto ai turisti
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	24	Eliminare "da sempre" nalle frase di pag. 34/51 - penultimo periodo	INQUINAMENTO	ACCOGLIBILE	Il PUT verrà modificato come richiesto
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	25	Integrare il 4° periodo di pag. 36/51 "Al fine di evitare ... categorie di veicoli sopra indicate" imponendo il limite di 30 km/h per il traffico cittadino e prevedendo l'attivazione automatica del blocco del traffico in città dopo sette giorni di superamento dei limiti	INQUINAMENTO	NON ACCOGLIBILE	La proposta formulata non è compatibile con le strategie del PUT

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	26	Modificare: "Si segnala, tuttavia, che negli ultimi anni si è registrato un miglioramento della qualità dell'aria cittadina: i dati di monitoraggio 2010 indicano un trend di miglioramento per quanto riguarda gli inquinanti di natura urbana." (pag. 36/51 - 11° periodo) con "Si segnala, tuttavia, che per gli anni fino al 2010 si è registrato un miglioramento della qualità dell'aria cittadina: i dati di monitoraggio 2011 e 2012 indicano un trend di peggioramento per quanto riguarda gli inquinanti di natura urbana."	INQUINAMENTO	NON ACCOGLIBILE	Per quanto riguarda il parametro PM10 rilevato dalle centraline cittadine si nota un trend di generale miglioramento anche negli anni successivi al 2010.
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	27	Eliminare il parcheggio di via Baioni tra le "Nuove aree di interscambio" (pag. 38/51)	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON ACCOGLIBILE	Il parcheggio indicato rientra tra gli interventi già presenti nel POP
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	28	Eliminare il parcheggio zona ex-Gasometro tra le "Nuove aree di interscambio" (pag. 38/51)	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON ACCOGLIBILE	Il parcheggio indicato rientra tra gli interventi già presenti nel POP
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	29	Inserire il parcheggio Valtesse-S. Antonio tra le "Nuove aree di interscambio" (pag. 38/51) inserendo il seguente testo: "In relazione alla futura attivazione della linea 2 del Tram delle Valli lungo il sedime della Ferrovia della Val Brembana, si intendono attivare i parcheggi previsti a servizio dell'opera. Allo stato attuale il parcheggio previsto si troverebbe a poca distanza dalla fermata della linea 3 del 7 e del 9 così da permettere sia l'accesso a Città Alta tramite bus che l'accesso al centro per coloro che arrivano dalla Val Brembana e dalla Val Imagna".	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	30	Modificare:"In via prioritaria dovrà essere valutata l'ipotesi di riservare al trasporto pubblico locale la tratta da Via Lochis/incrocio via Polaresco e via Briantea/incrocio via Croce Rossa." (pag. 41/51 - 2° periodo) con "In via prioritaria dovrà essere valutata l'ipotesi di riservare al trasporto pubblico locale e al traffico locale la tratta da Via Lochis/incrocio via Polaresco e via Briantea/incrocio via Croce Rossa anche tramite l'uso di sistemi informatizzati di gestione del traffico."	CORSIE BUS	NON ACCOGLIBILE	Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5.3.3 eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	31	Integrare il 3° periodo di pag. 42/51 dopo "... in cui migliorare la velocità commerciale e la regolarità." con "L'assessorato alla mobilità svilupperà Piani particolareggiati su via Bonomelli, via Baioni, viale G. Cesare, via XXIV Maggio, via Corridoni nel periodo di vigenza dell'attuale PUT."	CORSIE BUS	NON ACCOGLIBILE	Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5.3.3 eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	32	Inserire il seguente nuovo paragrafo: "5.3.5 Le fermate del TPL - Le fermate devono essere rese più confortevoli: riprogettazione delle pensiline, migliore fruibilità, informazioni (la tecnologia digitale, con quadri informativi dotati di planimetrie e riproduzioni dell'intera rete di linee urbane), interventi per evitare la sosta di auto, riprogettazione dei sistemi di illuminazione utilizzando tecnologie a basso consumo, riprogettazione degli spazi e della possibilità di sedersi."	TPL	ACCOGLIBILE	Il PUT verrà modificato come richiesto
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	33	Prevedere un'integrazione tra l'abbonamento degli autobus ed il servizio Bike sharing	INTEGRAZIONE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. Compatibilmente con le opportune valutazioni di carattere economico, la richiesta sarà valutata nell'ambito delle scelte strategiche connesse al sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	34	Prevedere la realizzazione della pista ciclopedonale lungo il sedime della ferrovia della Val Brembana da Borgo S. Caterina a Valtesse	CICLABILITA'	NON PROCEDIBILE	La proposta formulata non è compatibile con l'orizzonte temporale del PUT. Nel merito, compatibilmente con le risorse disponibili, è un'ottima soluzione intermedia in attesa del Tram.
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	35	Prevedere la realizzazione della pista ciclopedonale che costeggi la linea ferroviaria seguendo il percorso della futura linea Tram-treno Albano S. Alessandro - Ponte S. Pietro	CICLABILITA'	NON PROCEDIBILE	La proposta formulata non è compatibile con l'orizzonte temporale del PUT
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	36	Prevedere la realizzazione della pista ciclopedonale di via Papa Giovanni XXIII in modo da creare una connessione diretta tra la Stazione - Polo Intermodale Marconi ed il centro cittadino	CICLABILITA'	NON ACCOGLIBILE	Le scelte programmatiche non prevedono allo stato la realizzazione della proposta suggerita
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	37	Prevedere la realizzazione della pista ciclopedonale di viale Giulio Cesare in modo da collegare il quartiere di Monterosso	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	38	Integrare: "Come obiettivo nell'orizzonte di Piano, viene stabilito l'attrezzaggio minimo con avvisatori acustici di 10 attraversamenti all'anno, nei prossimi due anni." (pag. 50/51 - "4° capoverso del paragrafo 5.5.2) con: "Nell'ottica di privilegiare e proteggere i pedoni , gli attraversamenti pedonali saranno progressivamente rialzati a livello del marciapiedi, in prossimità di luoghi aggregatori delle utenze deboli"	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Il testo del par. 5.5.2 verrà integrato con la seguente frase: "Nell'ottica di privilegiare e proteggere i pedoni". La proposta di rialzare tutti gli attraversamenti pedonali non è invece accoglibile perché in conflitto con le regole dettate dalla classificazione delle strade. Eventuali interventi selettivi saranno presi in esame nell'ambito di specifici Piani di dettaglio, come specificato nel nuovo capitolo 1.6
43	Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	E0185092 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Azienda	1	Stralciare dal PUT la previsione delle corsie preferenziali	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE	Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5.3.3 eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali
43	Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	E0185092 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Azienda	2	Stralciare dal PUT il principio di limitare la sosta a rotazione a favore della sosta riservata ai residenti in via Moroni	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
43	Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	E0185092 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Azienda	3	Prevedere la sosta a rotazione nelle vie semicentrali dove insiste una funzione commerciale (via S. Bernardino tra via Galli e largo Tironi)	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
43	Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	E0185092 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Azienda	4	Prevedere la sosta a pagamento in Malpensata (tenendo in considerazione le necessità dei pendolari)	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
43	Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	E0185092 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Azienda	5	Approfondire nella loro applicazione concreta i principi per cui nelle ZTL non sarà consentita la realizzazione di nuovi parcheggi pubblici o ad uso pubblico a rotazione e la revisione per cui i cambi di destinazione d'uso degli immobili (da residenziale a commerciale) sarà data preferenza alla monetarizzazione	PARCHEGGI PERTINENZIALI	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	La questione è stata già approfondita, di concerto con gli altri uffici, sulla scorta dell'esperienza di gestione del nuovo PGT, che ha consigliato di introdurre alcuni elementi di flessibilità rispetto alla necessità di reperire obbligatoriamente parcheggi pertinenziali nei cambi di destinazione d'uso da non commerciale a commerciale. Tale flessibilità infatti consiglierebbe di introdurre la possibilità di valutazione caso per caso, dal momento che sopratutto nelle zone centrali della città talvolta risulta impossibile avere a disposizione gli spazi per realizzare nuovi parcheggi. Quindi sarà proprio nell'ambito del singolo progetto urbanistico e/o edilizio, che verrà fatto questo approfondimento in relazione alle specifiche condizioni d'intervento.

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
43	Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	E0185092 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Azienda	6	Approfondire il concetto del riequlibrio della ripartizione dell'offerta tra sosta residenziale e sosta ad uso pubblico	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
43	Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	E0185092 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Azienda	7	Salvaguardare ed incrementare gli spazi riservati al carico scarico, con l'utilizzo del disco orario esposto	SOSTA	ACCOGLIBILE	La richiesta formulata è un'attività già in corso nei nuovi interventi con l'utilizzo del disco orario esposto e rientra nelle ordinarie attività degli uffici in occasione di riordino della segnaletica stradale; per le nuove situazioni verrà introdotta gradualmente con l'adeguamento della relativa segnaletica.
44	Parco dei Colli Responsabile del Servizio Rottini Pierluigi	E0184947 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Ente	1	Stralciare il primo tratto della via strada al Mulino, per una lunghezza di circa 500 metri dalla rete delle piste ciclopedonali ovvero indicare mediante apposita segnaletica orizzontale un sedime dedicato per il transito ciclopedonale	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
44	Parco dei Colli Responsabile del Servizio Rottini Pierluigi	E0184947 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Ente	2	Verificare l'avvenuta sdemanializzaizione del tratto di sedime di pista ciclopedonale intercluso con l'ottenimento della servitù di pubblico transito sul nuovo tracciato	CICLABILITA'	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT
45	Monastero San Benedetto Madre Abbadessa Emilia M. Tarcisia Pezzoli O.S.B.	E0185619 del 14/12/2012 FUORI TERMINE	Privati	1	Sospendere la ZTL comprendente il breve tratto di strada in via S. Alessandro , dal semaforo di via Garibaldi all'angolo di via Botta	ZTL	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Dopo anni di applicazione, la ZTL temporanea (a fasce orarie) oggetto dell'osservazione, ha dimostrato grosse criticità sotto il profilo del suo funzionamento legate alle diverse funzioni presenti in loco (asili, istituzioni religiose, etc.) che in taluni casi hanno creato incompatibilità riferite agli orari di applicazione della stessa. Nasce pertanto la necessità di definire un nuovo assetto viabilistico senza escludere l'eliminazione della citata ZTL, attraverso uno specifico Piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6
46	Comitato Genitori di Colognola Presidente Locatelli Alice Caterina	E0190843 del 27/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	1	Rivedere la tempistica del semaforo dell'incrocio via per Stezzano/via per Azzano in quanto il verde per la svolta a destra delle autovetture si attiva prima del verde pedonale di attraversamento della via Muzio	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
46	Comitato Genitori di Colognola Presidente Locatelli Alice Caterina	E0190843 del 27/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	2	Istituire un presidio di polizia municipale dalle 7.40 alle 8.00 e dalle 12.55 alle 13.10 all'incrocio via per Stezzano/via per Azzano	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	NON PROCEDIBILE	La richiesta avanzata non è di competenza del PUT
46	Comitato Genitori di Colognola Presidente Locatelli Alice Caterina	E0190843 del 27/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	3	Istituire i dissuasori di velocità nei due attraversamenti pedonali di via Muzio	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
46	Comitato Genitori di Colognola Presidente Locatelli Alice Caterina	E0190843 del 27/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	4	Estendere la zona 30 di Colognola anche al tratto di via Muzio e piazza Emanuele Filiberto e al tratto di via per Azzano in corrispondenza dell'istituto Belotti e della scuola primaria Calvino	ZONA 30	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Nel quartiere di Colognola è già prevista l'estensione della Zona 30 la specifica richiesta sarà valutata nei piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	1	Aggiornare i rilievi di flussi di traffico tenendo conto del fatto che sono state introdotte in alcune vie delle limitazioni al transito (es. via per Orio). A tal proposito sarebbe efficace: -evidenziare le eventuali limitazioni al traffico introdotte, rispetto alle basi storiche di rilievo; - riportare dette limitazioni all'interno delle tabelle e negli istogrammi di sintesi; - apportare fattori di correzione, mediante opportuni coefficienti, ai flussi in entrata/uscita al fine di considerare correttamente la presenza di tali limitazioni. Sarebbe inoltre utile l'elaborazione di figure di sintesi con: - flussogrammi del traffico in transito nelle ore di punta del mattino e della sera; - rapporti flussi/capacità nelle ore di punta del mattino e della sera, con identificazione dei livelli di congestione.	INDAGINI SUL TRAFFICO	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	2	Esplicitare un'analisi del traffico circolante indicando quali vie e/o aree sono a maggior sofferenza e le strategie correttive da mettere in atto, con particolare riferimento a scelte di incentivazione/disincentivazione per il raggiungimento dell'area centrale lungo le varie radiali.	CIRCOLAZIONE	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	3	Definire gli obiettivi e i diversi modelli di sosta che si intendono adottare per l'incentivazione/disincentivazione della ricerca di spazi per la sosta all'interno del centro cittadino, fatta salva l'intercettazione degli spazi per la sosta libera finalizzata alla ulteriore implementazione della sosta regolamentata.	SOSTA	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	4	Chiarire orientamenti e strategie che si intendono attuare anche nel medio e lungo periodo che consentono la coesistenza di differenti esigenze come la pedonalizzazione delle aree centrali e la contestuale presenza di parcheggi pubblici in struttura accessibili a tutti	AREE PEDONALI	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	5	Esplicitare le valutazioni in merito alle scelte progettuali come il potenziamento della rete di alimentazione per auto elettriche, integrandole con ipotesi di cronoprogrammi di massima, in quanto quelle proposte nel PUT hanno un orizzonte temporale elevato (10 anni) più appartenente al PUM	MOBILITA' ELETTRICA	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	6	Rendere accessibili i dati sulla consistenza dell'intermodalità attesa e sulle eventuali ipotesi di attuabilità in merito all'intermodalità da coordinare con il servizio di TPL	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	7	Approfondire valutazioni e motivazioni in relazione al numero di aree di interscambio previste alla coerenza di queste con il PGT e la circolazione urbana	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	8	Esplicitare le modalità operative previste e le argomentazioni relative alle attuali politiche di TPL non sinergiche con le azioni previste nel PUT, che non risultano peraltro attuabili entro il biennio di validità di tale strumento	TPL	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	9	Esplicitare una verifica di coerenza tra i tempi previsti per il completamento della rete ciclabile e quelli di validità del PUT, con la quantificazione di eventuali ricadute sul traffico veicolare in transito	CICLABILITA'	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	10	Declinare i criteri di potenziamento in relazione alla localizzazione dei nuovi punti di servizio del Bike sharing che sembra premiare la zona est della città.	BIKE SHARING	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	11	Esplicitare criteri e priorità adottati in tema di incidentalità ed il conseguente quadro dettagliato degli interventi su luoghi e punti di conflitto, completi di cronoprogrammi di massima	INCIDENTALITA'	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	12	Affrontare la tematica Piedibus allegando i percorsi attuali e quelli ipotizzati di prossima realizzazione, dettagliandone le priorità	SICUREZZA	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	1	Effettuare uno studio di mobilità alternativa alla via Borgo Palazzo con possibilità di deviazione parziale del traffico su via Piatti, allargando il sovrappasso della Ferrovia	CIRCOLAZIONE	NON ACCOGLIBILE	La proposta non è perseguibile poiché andrebbe a compromettere sensibilmente tutto il sistema viario della zona. La proposta di allargamento della sovrappasso della ferrovia non è ricompresa nelle competenze del PUT trattandosi di infrastruttura.
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	2	Verificare il cambio del tragitto degli autobus extraurbani per alleggerire la stiuazione di traffico su via Borgo Palazzo	TPL	NON PROCEDIBILE	Gli interventi sul trasporto pubblico locale non sono di competenza del PUT; si rimanda al Programma Triennale dei Servizi (PTS) di trasporto pubblico, specificando che attualmente la competenza dei servizi extraurbani è della Provincia. In vista della prossima gara per affidare il servizio di Trasporto Pubblico Locale dell'intero bacino provinciale a carico dell'Agenzia, verranno valutate le richieste dell'utenza di modifica del servizio nell'ambito della programmazione all'interno del PTS.
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	3	Dare continuità alla pista ciclabile che dall'incrocio tra via Borgo Palazzo con viale Pirovano "salta" sul marciapiede e si interrompe per un breve tratto per poi riprendere da via Bono	CICLABILITA'	NON ACCOGLIBILE	La pista ciclabile viene deviata in via Bono, interrompendo la continuità, perché in fase progettuale il calibro della strada non consentiva la prosecuzione della stessa.
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	4	Rialzare l'attraversamento pedonale di piazza S. Anna in modo da allargare il sagrato della chiesa per evitare la velocità delle auto	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. La moderazione della velocità è un tema che l'Amministrazione tiene in evidenza, agendo sulla base di puntuali progetti, le cui fattibilità e realizzazione sono legate alla disponibilità delle risorse.
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	5	Regolamentare il semaforo di piazza S.Anna con segnale luminoso di precedenza ai pedoni, soprattutto per chi svolta da via Borgo Palazzo a via Maj	SEGNALETICA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono valutare nei Piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, previa verifica della fattibilità degli effetti sul traffico
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	6	Posare paletti o dissuasori di protezione per i pedoni in via Torretta, in quanto non vi è marciapiede	SICUREZZA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. La segnalazione verrà trasmessa all'Area Lavori Pubblici per gli adempimenti di competenza
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	7	Adeguare con opportuna segnaletica di ingresso e degli orari l'accesso al Parco Galgario su via Torretta	SEGNALETICA	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Nel merito la questione verrà segnalata al Servizio Opere del Verde
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	8	Realizzare il completamento del marciapiede in via Galgario in corrispondenza del Parco, che risulta già essere stato apporvato dall'Amministrazione	SICUREZZA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. La segnalazione verrà trasmessa all'Area Lavori Pubblici per gli adempimenti di competenza

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	9	Rivedere il sistema degli attraversamenti pedonali su via Ghislandi con una maggiore segnalazione in considerazione delle scuole presenti nella via	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	10	Rivedere la distribuzione della regolamentazione dei parcheggi in via Ghislandi per garantire una maggiore sicurezza nell'uscita da via Malfassi	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	11	Prevedere paletti o dissuasori o incrementare la vigilanza su via Malfassi per mettere maggiormante in sicurezza i pedoni in assenza di marciapiede	SICUREZZA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. La segnalazione verrà trasmessa all'Area Lavori Pubblici per gli adempimenti di competenza
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	12	Prevedere attraversamenti pedonali sulla via che porta alla "villa delle rose", eliminando quindi le barriere architettoniche	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	13	Rivedere la segnaletica verticale e orizzontale della zona di Borgo Palazzo - piazza S. Anna, in considerazione della presenza di molti istituti scolastici pubblici e privati e visto l'alto grado di traffico veicolare presente nella zona	SEGNALETICA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	14	Evidenziare gli attraversamenti pedonali della zona di Borgo Palazzo - piazza S. Anna con opportuna segnaletica orizzontale più visibile,con invito alla moderazione della velocità tramite illuminanti e aumentando l'illuminazione in corrispondenza degli stessi	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6

4. SINTESI

4.2 Sintesi delle osservazioni ordinate per argomento

Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	21	AREE PEDONALI	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	22	AREE PEDONALI	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	23	AREE PEDONALI	NON ACCOGLIBILE
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	Privati	4	AREE PEDONALI	NON PROCEDIBILE
Crippa Paolo via Ponchia	Privati	1	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Crippa Paolo via Ponchia	Privati	2	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Crippa Paolo via Ponchia	Privati	1	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Suardi Severina via Ponchia	Privati	1	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Crippa Paolo via Ponchia	Privati	1	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE
Parietti Anita via Baioni	Privati	1	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	Associazione	3	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	Associazione	4	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	Associazione	11	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	38	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Comitato Genitori di Colognola Presidente Locatelli Alice Caterina	Associazione	1	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato Genitori di Colognola Presidente Locatelli Alice Caterina	Associazione	2	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	NON PROCEDIBILE
Comitato Genitori di Colognola Presidente Locatelli Alice Caterina	Associazione	3	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	4	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	9	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	12	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	14	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	12	BIKE SHARING	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	13	BIKE SHARING	NON ACCOGLIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	14	BIKE SHARING	NON ACCOGLIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	15	BIKE SHARING	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	Associazione	1	BIKE SHARING	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	Associazione	1	BIKE SHARING	NON ACCOGLIBILE
Gandolfi Nicola via Roccolino	Privati	7	BIKE SHARING	NON ACCOGLIBILE
Gandolfi Nicola via Roccolino	Privati	8	BIKE SHARING	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Gandolfi Nicola via Roccolino	Privati	9	BIKE SHARING	NON PROCEDIBILE
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	Privati	10	BIKE SHARING	NON PROCEDIBILE
Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo - Salvi Luigi	Associazione	3	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	3	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	4	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	5	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	10	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	11	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE
Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	Associazione	2	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Bovini Isabella via Mozzoni	Privati	1	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Bovini Isabella via Mozzoni	Privati	1	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	7	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	13	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	14	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	15	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	16	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	17	CICLABILITA'	NON ACCOGLIBILE
Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	Privati	5	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	Associazione	7	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	8	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	36	CICLABILITA'	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	37	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Parco dei Colli Responsabile del Servizio Rottini Pierluigi	Ente	1	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Parco dei Colli Responsabile del Servizio Rottini Pierluigi	Ente	2	CICLABILITA'	NON PROCEDIBILE
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	Privati	9	CICLABILITA'	NON PROCEDIBILE
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	3	CICLABILITA'	NON ACCOGLIBILE
Recalcati Guido via S. Orsola	Privati	1	CIRCOLAZIONE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato Quarenghi Associazione di Quartiere Quarenghi Presidente Martinelli Giulia	Associazione	2	CIRCOLAZIONE	NON ACCOGLIBILE
Comitato Quarenghi - Associazione di Quartiere Quarenghi Presidente Martinelli Giulia	Associazione	3	CIRCOLAZIONE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	Associazione	5	CIRCOLAZIONE	NON ACCOGLIBILE
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	Privati	2	CIRCOLAZIONE	NON PROCEDIBILE
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	1	CIRCOLAZIONE	NON ACCOGLIBILE
Provincia di Bergamo Dirigente Stilliti Renato	Ente	1	CLASSIFICAZIONE	ACCOGLIBILE
Imprenditori di Bergamo Ovest Ruggieri Dario (Longuelo) - Bertuletti Giorgio (Loreto)	Associazione	1	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE
"Comitato 30 Ottobre 2012" Angione Girolamo	Associazione	1	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE
Comitato Borgo Palazzo No corsia preferenziale Salvi Luigi	Associazione	1	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE
Associazione Commercianti Artigiani Borgo Palazzo Presidente Pedroni Franca	Associazione	1	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	8	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE
Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	Associazione	10	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	30	CORSIE BUS	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	31	CORSIE BUS	NON ACCOGLIBILE
Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	Azienda	1	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE
Adami Alessandro via Acquaderni	Privati	4	FONOASSORBENTI	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	1	FONOASSORBENTI	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	1	GENERALE	NON ACCOGLIBILE
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	2	GENERALE	NON ACCOGLIBILE
Gandolfi Nicola via Roccolino	Privati	1	GENERALE	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	1	GENERALE	NON PROCEDIBILE
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	7	INCIDENTALITA'	ACCOGLIBILE
Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	Privati	6	INCIDENTALITA'	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	13	INCIDENTALITA'	NON ACCOGLIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	16	INCIDENTALITA'	NON PROCEDIBILE
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	Privati	11	INCIDENTALITA'	NON PROCEDIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	2	INDAGINI SUL TRAFFICO	NON ACCOGLIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	3	INDAGINI SUL TRAFFICO	NON ACCOGLIBILE
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	1	INDAGINI SUL TRAFFICO	NON ACCOGLIBILE
Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	Associazione	6	INDAGINI SUL TRAFFICO	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	14	INDAGINI SUL TRAFFICO	NON ACCOGLIBILE
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	Privati	1	INDAGINI SUL TRAFFICO	NON PROCEDIBILE
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	25	INFOMOBILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Imprenditori di Bergamo Ovest Ruggieri Dario (Longuelo) - Bertuletti Giorgio (Loreto)	Associazione	2	INFRASTRUTTURE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	16	INFRASTRUTTURE	NON PROCEDIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	17	INFRASTRUTTURE	NON PROCEDIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	18	INFRASTRUTTURE	NON PROCEDIBILE
Arpa Direttore Licotti Carlo	Ente	1	INQUINAMENTO	NON PROCEDIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	24	INQUINAMENTO	ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	25	INQUINAMENTO	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	26	INQUINAMENTO	NON ACCOGLIBILE
Automobile Club Bergamo	Associazione	7	INTEGRAZIONE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO

Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo - Salvi Luigi	Associazione	8	PARCHEGGI	NON PROCEDIBILE
Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo - Salvi Luigi	Associazione	10	PARCHEGGI	NON PROCEDIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	4	PARCHEGGI	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	8	PARCHEGGI	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presidente Fracassi Fabio	Associazione	7	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presidente Fracassi Fabio	Associazione	9	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	ACCOGLIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presidente Fracassi Fabio	Associazione	10	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON ACCOGLIBILE
Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	Associazione	12	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON ACCOGLIBILE
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	22	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	23	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	24	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	Associazione	8	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	3	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	5	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	6	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	7	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	9	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	10	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	Associazione	8	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Ciresa Mariateresa - Maramai Bice via Borgo Palazzo	Privati	2	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	27	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	28	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	29	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	Privati	6	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	Privati	7	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	5	PARCHEGGI PERTINENZIALI	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	18	PARCHEGGI PERTINENZIALI	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	19	PARCHEGGI PERTINENZIALI	NON ACCOGLIBILE
Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	Azienda	5	PARCHEGGI PERTINENZIALI	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	19	PIANIFICAZIONE	NON PROCEDIBILE
Comitato Quarenghi - Associazione di Quartiere Quarenghi Presidente Martinelli Giulia	Associazione	6	REGOLAMENTO	NON PROCEDIBILE
Adami Alessandro via Acquaderni	Privati	2	REGOLAZIONE DEL TRAFFICO	NON ACCOGLIBILE
Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo - Salvi Luigi	Associazione	1	SEGNALETICA	NON PROCEDIBILE
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	5	SEGNALETICA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	7	SEGNALETICA	NON PROCEDIBILE
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	13	SEGNALETICA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	Privati	12	SICUREZZA	NON PROCEDIBILE
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	6	SICUREZZA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	8	SICUREZZA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	11	SICUREZZA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Gestioni Immobili Geom. Antonio Quarti&C. S.A.S. via Zanica	Privati	1	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Gestioni Immobili Geom. Antonio Quarti&C. S.A.S. via Zanica	Privati	2	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Studio Gamba G. Vittorio S.A.S. via Mozart	Privati	1	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Studio Gamba G. Vittorio S.A.S. via Mozart	Privati	2	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Studio Gamba G. Vittorio S.A.S. via Leoncavallo	Privati	1	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Studio Gamba G. Vittorio S.A.S. via Leoncavallo	Privati	2	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Zaffanella Orio via Carducci	Privati	1	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Zaffanella Orio via Carducci	Privati	2	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo - Salvi Luigi	Associazione	12	SOSTA	ACCOGLIBILE

Presidente Cattaneo Giuseppe	Associazione	8	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	Associazione	9	SOSTA	NON PROCEDIBILE
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	21	SOSTA	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Condomini del Condominio di Viale Giulio Cesare Trombetta Cappellani Federica	Privati	1	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	10	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	11	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	12	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	13	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	14	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	15	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	16	SOSTA	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	17	SOSTA	NON PROCEDIBILE
Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	Azienda	2	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	Azienda	3	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	Azienda	4	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	Azienda	6	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	Azienda	7	SOSTA	ACCOGLIBILE
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	Privati	3	SOSTA	NON PROCEDIBILE
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	10	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo - Salvi Luigi	Associazione	11	TPL	NON PROCEDIBILE
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	6	TPL	ACCOGLIBILE
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	9	TPL	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	Associazione	11	TPL	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	Associazione	3	TPL	ACCOGLIBILE
Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	Privati	3	TPL	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	Privati	4	TPL	NON ACCOGLIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	2	TPL	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	15	TPL	NON PROCEDIBILE
Ciresa Mariateresa - Maramai Bice via Borgo Palazzo	Privati	3	TPL	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	32	TPL	ACCOGLIBILE
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	Privati	8	TPL	NON PROCEDIBILE
Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	Associazione	2	TPL	NON PROCEDIBILE
Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	Associazione	10	TRASPORTO MERCI	NON ACCOGLIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	17	VAS	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	18	VAS	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	19	VAS	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	20	VAS	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	21	VAS	NON PROCEDIBILE
Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola	Associazione	22	VAS	NON PROCEDIBILE
Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo - Salvi Luigi	Associazione	6	VERDE	NON PROCEDIBILE
Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo - Salvi Luigi	Associazione	9	VERDE	NON PROCEDIBILE
Comitato di Quartiere di Campagnola Mologni Gianluigi	Associazione	3	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Comitato di Quartiere di Campagnola Mologni Gianluigi	Associazione	4	ZONA 30	NON PROCEDIBILE
Crippa Paolo via Ponchia	Privati	1	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Crippa Paolo via Ponchia	Privati	1	ZONA 30	ACCOGLIBILE
A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	Associazione	8	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	Associazione	4	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	Associazione	5	ZONA 30	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Olivo Marco - Rinaldi Valentina via del Riolo - via San Colombano	Privati	1	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE

Presidente Locatelli Alice Caterina	Associazione	4	ZONA 30	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Associazione Borgo San Leonardo Piro Luciano	Associazione	1	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Comitato di Quartiere di Campagnola Mologni Gianluigi	Associazione	1	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Comitato di Quartiere di Campagnola Mologni Gianluigi	Associazione	2	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Comitato Quarenghi - Associazione di Quartiere Quarenghi Presidente Martinelli Giulia	Associazione	1	ZTL	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	Associazione	1	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	Associazione	2	ZTL	ACCOGLIBILE
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	3	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	Associazione	4	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Ciresa Mariateresa - Maramai Bice via Borgo Palazzo	Privati	1	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	2	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	3	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	4	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	5	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	6	ZTL	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	7	ZTL	NON ACCOGLIBILE
Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	Associazione	8	ZTL	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE
Monastero San Benedetto Madre Abbadessa Emilia M. Tarcisia Pezzoli O.S.B.	Privati	1	ZTL	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO
Residenti quartiere di Longuelo Pedretti Luisanna	Privati			CONSIDERAZIONE

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	9	Aumentare il numero di semafori pedonali con avvisatore acustico per non vedenti	ANALISI INCIDENTALITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Il par. 5.5.2. del PUT prevede l'implementazione del numero di impianti semaforici pedonali con avvisatori acustici. Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali. Nel merito si sta già intervenedo sull'asse di viale Vittorio Emanuele nel tratto Stazione - Funicolare
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	10	Inserire nell'analisi dell'incidentalità il dato relativo all'eventuale stato di ebbrezza del conducente	ANALISI INCIDENTALITA'	NON PROCEDIBILE	La verifica dello stato di ebbrezza del conducente è già prevista nella rilevazione sul campo di incidenti stradali.
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	11	Prevedere la chiusura di via Beltrami (città alta) nelle ore di uscita e ingresso degli studenti delle scuole elementari	ANALISI INCIDENTALITA'	NON ACCOGLIBILE	La proposta non è accoglibile per gli impatti rilevanti che avrebbe sulla circolazione del traffico nella zona segnalata. Si specifica che in ogni caso sono già stati installati dispositivi per proteggere l'attraversamento pedonale della scuola
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	11	Modificare "(mediante ad esempio servizi di trasporto con trenino o carrozze)." (pag. 33/51 - 2° paragrafo) con "(mediante ad esempio servizi di trasporto con navette dedicate)"	AREE PEDONALI	NON ACCOGLIBILE	I servizi previsti nell'ultimo capoverso del paragrafo 5.2.1. sono stati introdotti a mero titolo esemplificativo specificatamente rivolti ai turisti
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	2	Prevedere una chiusura totale al traffico privato nei settori centrali (es. Via Moroni,San Bernardino, Borgo San Leonardo)	AREE PEDONALI	NON ACCOGLIBILE	In funzione del ruolo di collegamento portante all'interno del tessuto urbano, l'interdizione ai veicoli privati sugli assi indicati avrebbe ripercussioni non ammissibili sul deflusso del traffico in città
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	20	Eliminare la frase "... in una prima fase sperimentale nell'ambito di un arco massimo compreso tra le ore 14.00 del sabato e le ore 24.00 della domenica,..." a pag. 32/51, 3° periodo	AREE PEDONALI	NON ACCOGLIBILE	La proposta formulata non è compatibile con le strategie del PUT
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	21	Modificare "con particolare riguardo alle giornate di festività (es. Natale) ed in occasione di grandi eventi in città" (pag. 32/51 - metà 4° periodo) con "con calendario annuale che comprenda le principali giornate di festività (es. Natale), le domeniche ed in occasione di grandi eventi in città"	AREE PEDONALI	NON ACCOGLIBILE	La proposta formulata non è compatibile con le strategie del PUT
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	22	Modificare la planimetria dell'Area Ambientale (pag. 32/51) facendola coincidere con la zona rossa dell'Adunata Nazionale degli Alpini, inserendo Borgo S. Caterina e via Borgo Palazzo (da piazza S. Anna a via Camozzi)	AREE PEDONALI	NON ACCOGLIBILE	La proposta formulata non è compatiile con le strategie del PUT
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	23	Modificare "(mediante ad esempio servizi di trasporto con trenino o carrozze)" (pag. 33/51 - fine 2° periodo) con "(mediante ad esempio servizi di trasporto con trenino elettrico)"	AREE PEDONALI	NON ACCOGLIBILE	I servizi previsti nell'ultimo capoverso del par. 5.2.1. sono stati introdotti a mero titolo esemplificativo specificatamente rivolto ai turisti
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	4	Chiarire orientamenti e strategie che si intendono attuare anche nel medio e lungo periodo che consentono la coesistenza di differenti esigenze come la pedonalizzazione delle aree centrali e la contestuale presenza di parcheggi pubblici in struttura accessibili a tutti	AREE PEDONALI	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.
9	Crippa Paolo via Ponchia	E0182674 del 10/12/2012	Privati	1	Inserire tra gli oggetti d'intervento nell'ampliamento della zona 30 di Monterosso, l'attraversamento pedonale di viale Giulio Cesare in corrispondenza dell'incrocio con via Leonardo da Vinci-Edison	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
9	Crippa Paolo via Ponchia	E0182674 del 10/12/2012	Privati	2	Inserire tra gli oggetti d'intervento nell'ampliamento della zona 30 di Monterosso, l'attraversamento pedonale di viale Giulio Cesare tra la scuola comunale dell'infanzia "Monterosso" e la banca	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
10	Crippa Paolo via Ponchia	E0182675 del 10/12/2012	Privati	1	Effettuare intervento di moderazione del traffico in corrispondenza del passaggio pedonale in via Tremana posto a pochi metri dall'incrocio con via Righi	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
12	Suardi Severina via Ponchia	E0182681 del 10/12/2012	Privati	1	Inserire tra gli oggetti d'intervento nell'ampliamento della zona 30 di Monterosso, l'attraversamento pedonale di via Leonardo da Vinci in corrispondenza del Centro anziani	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
22	Crippa Paolo via Ponchia	E0183830 del 11/12/2012	Privati	1	Effettuare intervento di moderazione del traffico in corrispondenza del passaggio pedonale in via Tremana posto quasi sotto la circonvallazione Plorzano	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE	E' attualmente in corso la progettazione della messa in sicurezza definitiva dell'attraversamento pedonale segnalato
24	Parietti Anita via Baioni	E0183905 del 11/12/2012	Privati	1	Inserire tra gli oggetti d'intervento volti a garantire la sicurezza della circolazione pedonale, l'attraversamento pedonale di via Baioni all'altezza del centro commerciale dove è ubicato il supermercato Carrefour	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
34	Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	E0184406 del 12/12/2012	Associazione	3	Dotare l'attraversamento pedonale di via Gasparini, di fronte parco Gasparini - Lunga di semaforo a chiamata	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Di fatto la via Gasparini è già ricompresa nella Zona 30; si evidenzia che la stessa è organizzata e attrezzata sulla base di un progetto di tipo partecipato. Nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6 si individueranno i presidi nei quali rafforzare la sicurezza come da accordi con i Comitati, in funzione di quanto già previsto nel PUT al capitolo 5.5.2
34	Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	E0184406 del 12/12/2012	Associazione	4	Riattivare sulla funzione di tutto rosso con veicoli in transito a velocità maggiore di 50 Km/h i 2 semafori per gli attraversamenti pedonali posti in via Gasparini, all'altezza della ex caserma Flores ed in prossimità del campetto di calcio di Campagnola	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	11	Spostare le zebrature degli attraversamenti pedonali al centro delle piattaforme rialzate e non sopra	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	NON ACCOGLIBILE	Per il Comune di Bergamo i criteri di posa delle piattaforme stradali rialzate sono disciplinati dalle "Linee Guida per la gestione della velocità veicolare nelle aree urbane" approvato con delibera di Giunta n. 123/128 del 2010.
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	38	Integrare: "Come obiettivo nell'orizzonte di Piano, viene stabilito l'attrezzaggio minimo con avvisatori acustici di 10 attraversamenti all'anno, nei prossimi due anni." (pag. 50/51 - "4° capoverso del paragrafo 5.5.2) con: "Nell'ottica di privilegiare e proteggere i pedoni , gli attraversamenti pedonali saranno progressivamente rialzati a livello del marciapiedi, in prossimità di luoghi aggregatori delle utenze deboli"	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Il testo del par. 5.5.2 verrà integrato con la seguente frase: "Nell'ottica di privilegiare e proteggere i pedoni". La proposta di rialzare tutti gli attraversamenti pedonali non è invece accoglibile perché in conflitto con le regole dettate dalla classificazione delle strade. Eventuali interventi selettivi saranno presi in esame nell'ambito di specifici Piani di dettaglio, come specificato nel nuovo capitolo 1.6
46	Comitato Genitori di Colognola Presidente Locatelli Alice Caterina	E0190843 del 27/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	1	Rivedere la tempistica del semaforo dell'incrocio via per Stezzano/via per Azzano in quanto il verde per la svolta a destra delle autovetture si attiva prima del verde pedonale di attraversamento della via Muzio	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
46	Comitato Genitori di Colognola Presidente Locatelli Alice Caterina	E0190843 del 27/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	2	Istituire un presidio di polizia municipale dalle 7.40 alle 8.00 e dalle 12.55 alle 13.10 all'incrocio via per Stezzano/via per Azzano	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	NON PROCEDIBILE	La richiesta avanzata non è di competenza del PUT
46	Comitato Genitori di Colognola Presidente Locatelli Alice Caterina	E0190843 del 27/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	3	Istituire i dissuasori di velocità nei due attraversamenti pedonali di via Muzio	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	4	Rialzare l'attraversamento pedonale di piazza S. Anna in modo da allargare il sagrato della chiesa per evitare la velocità delle auto	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. La moderazione della velocità è un tema che l'Amministrazione tiene in evidenza, agendo sulla base di puntuali progetti, le cui fattibilità e realizzazione sono legate alla disponibilità delle risorse.
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	9	Rivedere il sistema degli attraversamenti pedonali su via Ghislandi con una maggiore segnalazione in considerazione delle scuole presenti nella via	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	12	Prevedere attraversamenti pedonali sulla via che porta alla "villa delle rose", eliminando quindi le barriere architettoniche	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	14	Evidenziare gli attraversamenti pedonali della zona di Borgo Palazzo - piazza S. Anna con opportuna segnaletica orizzontale più visibile,con invito alla moderazione della velocità tramite illuminanti e aumentando l'illuminazione in corrispondenza degli stessi	ATTRAVERSAMENTO PEDONALE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	12	Incrementare le biciclette a disposizione del Bike sharing in piazzale Malpensata	BIKE SHARING	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali ed economiche, come previsto al nuovo capitolo 1.6
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	13	Istituire nuove stazioni Bike sharing in corrispondenza del Centro Galassia	BIKE SHARING	NON ACCOGLIBILE	L'implementazione della rete del Bike sharing prevede un processo graduale e progressivo di espansione per anelli concentrici a partire dall'attuale assetto per garantire un'adeguata interdistanza tra le singole postazioni. Al momento l'estensione della rete del Bike sharing prevede una copertura nell'area di Bergamo a Nord della circonvallazione Paltriniano. La richiesta allo stato attuale non è compatibile con il Piano di espansione del sistema
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	14	Istituire nuove stazioni Bike sharing in corrispondenza del parcheggio presso Cristallo Palace	BIKE SHARING	NON ACCOGLIBILE	Nell'ambito dell'orizzonte temporale di attuazione del PUT il piano di estensione della rete del Bike sharing a sud della città prevede di raggiungere l'asse di Via Borgo Palazzo. La richiesta allo stato attuale non è compatibile con il Piano di espansione del sistema
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	15	Istituire nuove stazioni Bike sharing in corrispondenza dei nuovi parcheggi periferici	BIKE SHARING	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	L'implementazione della rete del Bike sharing prevede un processo graduale e progressivo di espansione per anelli concentrici a partire dall'attuale assetto per garantire un'adeguata interdistanza tra le singole postazioni. Il posizionamento di stazioni decentrate e non connesse con il reticolo delle altre ciclostazioni esistenti renderebbe meno fruibile il servizio. Pertanto, nell'ambito del piano di sviluppo della rete previsto nel PUT alcuni parcheggi periferici potranno essere serviti.
25	Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	E0184077 del 12/12/2012	Associazione	1	Anticipare la realizzazione delle postazioni di Bike sharing previste in Fase 2	BIKE SHARING	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Il programma di intervento per l'implementazione della rete del Bike sharing (già in fase di attuazione) prevede il completamento dell'area Est della città. Non si esclude in ogni caso di poter valutare parziali revisioni delle priorità in fase di attuazione dei piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6 e la possibilità di poter installare nei prossimi mesi una postazione di Bike sharing in zona vecchio Ospedale

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
34	Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	E0184406 del 12/12/2012	Associazione	1	Istituire 2 aree da adibire a ciclo-stazioni Bike sharing nell'abitato di Boccaleone e nell'abitato della Clementina	BIKE SHARING	NON ACCOGLIBILE	Nell'ambito dell'orizzonte temporale di attuazione del PUT il piano di estensione della rete del Bike sharing a sud della città prevede di raggiungere l'asse di via Borgo Palazzo. Nel merito tale proposta verrà valutata nella 3° fase di espansione del Bike sharing non oggetto del PUT.
37	Gandolfi Nicola via Roccolino	E0184552 del 12/12/2012	Privati	7	Recepire indicazione del PGT che prevede la facoltà di attivazione del servizio di Bike sharing in alcuni casi e l'obbligo in altri, in particolare negli ambiti di Trasformazione per Servizi o nel caso di interventi con volumetria > 12.500 mc e quindi soggetti a Piano Attuativo.	BIKE SHARING	NON ACCOGLIBILE	Gli uffici competenti dell'Amministrazione comunale, in coerenza con il piano di sviluppo della rete del Bike sharing previsto nel PUT, operano già secondo quanto dettato dal PGT, pertanto tale richiesta è già cogente da PGT.
37	Gandolfi Nicola via Roccolino	E0184552 del 12/12/2012	Privati	8	Prevedere e realizzare entro un anno le seguenti stazioni di Bike sharing: area Ospedale Largo Barozzi area piscine comunali area parco Locatelli area Stadio - Lazzaretto area via Baioni (Greenway del Morla) area funicolare parcheggio d'interscambio Crocerossa area nuovo Ospedale	BIKE SHARING	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Il programma di intervento per l'implementazione della rete del Bike sharing (già in fase di attuazione), in coerenza con l'orizzonte temporale del PUT, prevede di sviluppare la rete secondo quanto indicato al par. 5.4.2.; in coerenza con quanto premesso, non si esclude in ogni caso di poter valutare eventuali affinamenti sul posizionamento delle singole postazioni in fase di progettazione di dettaglio
37	Gandolfi Nicola via Roccolino	E0184552 del 12/12/2012	Privati	9	Verificare la possibilità di collaborazione tra ATB Mobilità SpA e le grandi e medie strutture commerciali esistenti per l'installazione di nuove stazioni di Bike sharing	BIKE SHARING	NON PROCEDIBILE	La possibilità di valutare proposte di collaborazione e supporto alla rete del Bike sharing da parte delle strutture commerciali fa già parte delle attività regolarmente presidiate dagli uffici competenti dell'Amministrazione Comunale e dagli uffici tecnici di ATB Mobilità
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	10	Declinare i criteri di potenziamento in relazione alla localizzazione dei nuovi punti di servizio del Bike sharing che sembra premiare la zona est della città.	BIKE SHARING	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	3	Posizionare una rastrelliera alta con tettoia per biciclette nel parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Nel merito l'amministrazione sta predisponendo un Piano di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, relativo al collocamento di 100 rastrelliere sul territorio comunale, anche in funzione delle richieste pervenute. Previa verifica della fattibilità la rastrelliera verrà collocata ove richiesto.
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	3	Eseguire periodiche campagne di rilevazione del transito di biciclette, indicando la percentuale rispetto ai passaggi degli altri mezzi in transito	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE	Le indagini proposte sono già regolarmente effettuate dagli uffici competenti nell'ambito monitoraggi periodici della mobilità. Nell'ambito di un Protocollo sottoscritto con A.RI.BI. verranno periodicamente svolti i monitoraggi indicati, come previsto e specificato al capitolo 5.4.1
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	4	Indicare come priorità la formazione dei principali corridoi di mobilità ciclabile urbana	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Il PUT individua le principali aste "di cerniera" per l'interconnessione e il completamento della rete ciclabile esistente. Tali indirizzi costituiranno le basi per lo sviluppo di un Piano di dettaglio specifico chiamato Biciplan per la programmazione degli investimenti e la calendarizzazione dei lavori, come previsto nel PUT al capitolo 5.4.1
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	5	Indicare come priorità il superamento ciclabile della via Briantea e della ferrovia Bergamo/Ponte S. Pietro	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE	Tale intervento è già inserito nel POP dell'Amministrazione. Verrà inoltre integrata la Mappa delle piste ciclabili riportata nel PUT al capitolo 5.4.1 anche con l'aggiunta di ulteriori interventi già previsti nella pianificazione urbanistica comunale.

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	10	Sviluppare collegamenti tra la rete ciclabile urbana e quella dei Comuni contermini	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE	Negli studi di dettaglio, ove possibile, sono già state realizzate o previste connessioni tra le piste ciclabili di alcuni Comuni confinanti con Bergamo, come per esempio il Progetto Life condiviso con i Comuni della cintura sud-ovest di Bergamo (Dalmine, Lallio, Treviolo), realizzato anche attraverso finanziamenti europei.
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	11	Elaborare il "Biciplan"	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE	Il PUT individua le principali aste "di cerniera" per l'interconnessione e il completamento della rete ciclabile esistente. Tali indirizzi costituiranno le basi per lo sviluppo di un Piano di dettaglio specifico chiamato Biciplan per la programmazione degli investimenti e la calendarizzazione dei lavori, come previsto nel PUT al capitolo 5.4.1
25	Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	E0184077 del 12/12/2012	Associazione	2	Studiare percorsi alternativi per collegare tra loro le nuove postazioni di Bike sharing e collegarle alla pista ciclabile esistente	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Il PUT già prevede una stretta connessione tra lo sviluppo della rete del Bike sharing e le piste ciclabili. Ove possibile, eventuali ulteriori approfondimenti saranno effettuati nei piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6
26	Bovini Isabella via Mozzoni	E0184168 del 12/12/2012	Privati	1	Dare continuità di percorso ciclopedonale agli interventi di interconnesione delle rete ciclabile esistente individuati dai numeri 20, 21 e 29 lungo l'asse Monterosso-centro città	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
28	Bovini Isabella via Mozzoni	E0184173 del 12/12/2012	Privati	1	Mantenere e sistemare l'attuale sentiero di collegamento tra via Zuccala e via del Riolo al fine di permettere un'agevole transitabilità per pedoni e ciclisti	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	7	Differenziare la mobilità ordinaria dalla mobilità dolce (biciclette e pedoni), attraverso la segregazione fisica con barriere continue	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	13	Prevedere tracciati ciclabili sulle radiali in ingresso e uscita al centro città	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	14	Eliminare le incongruenze tra gli strumenti cartografici del PUT sulla ciclabilità rispetto allo studio di dettaglio recentemente presentato (Studio Capitanio Architetti)	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE	La segnalazione sarà presa in esame effettuando le opportune verifiche ed eventuali correzioni
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	15	Eliminare le incongruenze tra gli assi ciclabili di accesso al nuovo Ospedale Papa Giovanni da V. M. Luther King	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	16	Trasformare il ponte pedonale già esistente sulla Briantea in ponte ciclabile.	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	17	Distinguere tra "Piste ciclabili ricreative" e non	CICLABILITA'	NON ACCOGLIBILE	Le piste ciclabili non prevedono le classificazioni indicate. Tale distinzione non avrebbe alcuna rilevanza pratica
33	Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	E0184371 del 12/12/2012	Privati	5	Aggiungere tra gli interventi proposti nelle " Interconnesione della rete ciclabile esistente" (pag. 45/51) "30 - Proposta di raccordo - Redona Via Suardi - Scuola Pascoli, Torre del Galgario"	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
34	Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Gilliola	E0184406 del 12/12/2012	Associazione	7	Individuare nuove interconnessioni ciclabili per sanare i collegamenti mancanti tra i percorsi esistenti interni al quartiere di Boccaleone con l'area attorno alla Fiera e verso Seriate, con via Borgo Palazzo, con il Polo Scolastico/Sanitario dia via Gavazzeni-Europa	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. Nello specifico il Biciplan è lo strumento di dettaglio per la programmazione degli investimenti e la calendarizzazione dei lavori, come previsto nel PUT al capitolo 5.4.1
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	8	Definire meglio le modalità di realizzazione degli attraversamenti ciclopedonali alla ferrovia, in particolare all'incrocio tra via Don Bosco e via Bonomelli	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali ed economiche, come previsto al nuovo capitolo 1.6
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	11	Completare il tratto centrale della pista ciclo-pedonale Colognola -Grumello che si snoda centralmente attraverso il parco lungo la carrareccia via Bassa, storicamente di uso pubblico	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. In merito è in corso l'attuazione del Piano d'Azione del PLIS.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	12	Prevedere un Tavolo Partecipativo con le realtà territoriali per la realizzazione del PLIS del Parco Agricolo Ecologico	CICLABILITA'	NON PROCEDIBILE	L'attività proposta non è recepibile nel PUT ma in ogni caso oggetto dell'attività ordinaria degli uffici comunali competenti. Nel merito è in corso l'attuazione del Piano di Azione sul PLIS anche con il coinvolgimento dei principali soggetti interessati e dei Comuni limitrofi.
37	Gandolfi Nicola via Roccolino	E0184552 del 12/12/2012	Privati	2	Allegare al PUT la lista di zone e vie dove applicare nelle zone 30 o ZTL, se la carreggiata è maggiore di 4,25 m e in assenza di traffico pesante, un doppio senso "limitato" alle biciclette nelle strade a senso unico (parere n. 6234 del 21/12/2011 del MIT)	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
37	Gandolfi Nicola via Roccolino	E0184552 del 12/12/2012	Privati	3	Inserire ZTL esistenti e corsie preferenziali nella Mappa delle piste ciclabili	CICLABILITA'	NON ACCOGLIBILE	Per ragioni di metodo la proposta non è accoglibile. Si specifica comunque che nel Geoportale del Comune di Bergamo esistono le mappe indicate che possono essere sovrapponibili
37	Gandolfi Nicola via Roccolino	E0184552 del 12/12/2012	Privati	4	Includere Città Alta e i Colli nello sviluppo delle piste ciclabili	CICLABILITA'	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Gran parte della rete stradale di città alta e le condizioni di traffico già si prestano a favorire la ciclabilità ma non a individuare piste ciclabili dedicate.
37	Gandolfi Nicola via Roccolino	E0184552 del 12/12/2012	Privati	5	Dare valenza al collegamento ciclabile con i percorsi extra-comunali	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. Nel merito il Progetto Life va in questa direzione, in quanto condiviso con i Comuni della cintura sud-ovest di Bergamo (Dalmine, Lallio, Treviolo), realizzato anche attraverso finanziamenti europei.
37	Gandolfi Nicola via Roccolino	E0184552 del 12/12/2012	Privati	6	Sviluppare un'idea di Rete Ciclabile	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE	Il PUT prevede un progetto di massima della rete ciclabile che verrà declinata in progetti esecutivi con specifici piani di dettaglio. Nello specifico il Biciplan è lo strumento di dettaglio per la programmazione degli investimenti e la calendarizzazione dei lavori, come previsto nel PUT al capitolo 5.4.1
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	4	Uniformare a livello di riconoscibilità urbanistica i corridoi ciclabili	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	La richiesta formulata sarà valutata nell'ambito del BiciPlan, in qualità di strumento di dettaglio per la programmazione degli investimenti e la calendarizzazione dei lavori, come previsto nel PUT al capitolo 5.4.1
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	5	Posizionare delle piste ciclabili sul lato interno del marciapiede e non esterno (es. B. Palazzo-Seriate)	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	6	Eliminare le interferenze della piste ciclabili con le fermate del TPL prevedendo un passaggio nella parte retrostante alle aree di accumulo dei viaggiatori	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
41	Arpa Direttore Licotti Carlo	E0181388 del 06/12/2012	Ente	2	Fissare tempi certi per l'approvazione del piano particolareggiato (bici Plan) necessario per la programmazione degli investimenti occorenti per la realizzazione delle aste previste di completamenti della rete ciclabile e per la calendarizzazione dei relativi lavori	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Il PUT individua le principali aste "di cerniera" per l'interconnesione e il completamento della rete ciclabile esistente. Tali indirizzi costituiranno le basi per lo sviluppo di un Piano di dettaglio specifico chiamato Biciplan per la programmazione degli investimenti e la calendarizzazione dei lavori, come previsto nel PUT al capitolo 5.4.1, nel quale verranno definite anche le tempistiche richieste
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	34	Prevedere la realizzazione della pista ciclopedonale lungo il sedime della ferrovia della Val Brembana da Borgo S. Caterina a Valtesse	CICLABILITA'	NON PROCEDIBILE	La proposta formulata non è compatibile con l'orizzonte temporale del PUT. Nel merito, compatibilmente con le risorse disponibili, è un'ottima soluzione intermedia in attesa del Tram.
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	35	Prevedere la realizzazione della pista ciclopedonale che costeggi la linea ferroviaria seguendo il percorso della futura linea Tram-treno Albano S. Alessandro - Ponte S. Pietro	CICLABILITA'	NON PROCEDIBILE	La proposta formulata non è compatibile con l'orizzonte temporale del PUT
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	36	Prevedere la realizzazione della pista ciclopedonale di via Papa Giovanni XXIII in modo da creare una connessione diretta tra la Stazione - Polo Intermodale Marconi ed il centro cittadino	CICLABILITA'	NON ACCOGLIBILE	Le scelte programmatiche non prevedono allo stato la realizzazione della proposta suggerita
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	37	Prevedere la realizzazione della pista ciclopedonale di viale Giulio Cesare in modo da collegare il quartiere di Monterosso	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
44	Parco dei Colli Responsabile del Servizio Rottini Pierluigi	E0184947 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Ente	1	Stralciare il primo tratto della via strada al Mulino, per una lunghezza di circa 500 metri dalla rete delle piste ciclopedonali ovvero indicare mediante apposita segnaletica orizzontale un sedime dedicato per il transito ciclopedonale	CICLABILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
44	Parco dei Colli Responsabile del Servizio Rottini Pierluigi	E0184947 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Ente	2	Verificare l'avvenuta sdemanializzaizione del tratto di sedime di pista ciclopedonale intercluso con l'ottenimento della servitù di pubblico transito sul nuovo tracciato	CICLABILITA'	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	9	Esplicitare una verifica di coerenza tra i tempi previsti per il completamento della rete ciclabile e quelli di validità del PUT, con la quantificazione di eventuali ricadute sul traffico veicolare in transito	CICLABILITA'	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	3	Dare continuità alla pista ciclabile che dall'incrocio tra via Borgo Palazzo con viale Pirovano "salta" sul marciapiede e si interrompe per un breve tratto per poi riprendere da via Bono	CICLABILITA'	NON ACCOGLIBILE	La pista ciclabile viene deviata in via Bono, interrompendo la continuità, perché in fase progettuale il calibro della strada non consentiva la prosecuzione della stessa.
14	Recalcati Guido via S. Orsola	E0182851 del 10/12/2012	Privati	1	Ampliare il permesso di transito dei residenti della zona 7 anche al tratto da largo Rezzara a largo Cinque Vie attraverso Piazza Pontida	CIRCOLAZIONE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6, non appena entrerà in funzione il sistema della rilevazione elettronica tramite telecamere nella zona centrale
21	Comitato Quarenghi Associazione di Quartiere Quarenghi Presidente Martinelli Giulia	E0183583 del 11/12/2012	Associazione	2	Istituire un senso unico in via Gian Maria Scotti verso via Paleocapa	CIRCOLAZIONE	NON ACCOGLIBILE	La proposta non è perseguibile poiché andrebbe a compromettere sensibilmente tutto il sistema viario della zona soprattutto sotto il profilo della sicurezza stradale

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
21	Comitato Quarenghi Associazione di Quartiere Quarenghi Presidente Martinelli Giulia	E0183583 del 11/12/2012	Associazione	3	Istituire un senso unico in via Don Luigi Palazzolo verso via Baschenis	CIRCOLAZIONE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	I Piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, valuteranno l'opportunità di estendere il senso unico verso via Baschenis in coerenza con le aree ZTL già esistenti anche in funzione di specifiche indagini di traffico
34	Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	E0184406 del 12/12/2012	Associazione	5	Eliminare dal quartiere di Boccaleone e della Clementina il traffico di attraversamento esplicitando una precisa strategia	CIRCOLAZIONE	NON ACCOGLIBILE	Così come è formulata la richiesta non può trovare riscontri diretti nel PUT. Nel merito specifico si rimanda allo sviluppo dei piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6. Nel merito si precisa comunque che l'intervento richiesto è di tipo infrastrutturale e che pertanto va trattato in modo organico in altri strumenti come il Piano Urbano della Mobilità (PUM) e il Piano delle Opere Pubbliche (POP)
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	2	Esplicitare un'analisi del traffico circolante indicando quali vie e/o aree sono a maggior sofferenza e le strategie correttive da mettere in atto, con particolare riferimento a scelte di incentivazione/disincentivazione per il raggiungimento dell'area centrale lungo le varie radiali.	CIRCOLAZIONE	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	1	Effettuare uno studio di mobilità alternativa alla via Borgo Palazzo con possibilità di deviazione parziale del traffico su via Piatti, allargando il sovrappasso della Ferrovia	CIRCOLAZIONE	NON ACCOGLIBILE	La proposta non è perseguibile poiché andrebbe a compromettere sensibilmente tutto il sistema viario della zona. La proposta di allargamento della sovrappasso della ferrovia non è ricompresa nelle competenze del PUT trattandosi di infrastruttura.
36	Provincia di Bergamo Dirigente Stilliti Renato	E0184497 del 12/12/2012	Ente	1	Modificare la classificazione della strada provinciale ex S.S. 42 nel tratto dalla rotatoria di immissione della "bretella di Colognola" sino al confine con il Comune di Stezzano in strada extraurbana secondaria (tipo C)	CLASSIFICAZIONE	ACCOGLIBILE	La modifica verrà recepita nello schema di classificazione strade del PUT
4	Imprenditori di Bergamo Ovest Ruggieri Dario (Longuelo) - Bertuletti Giorgio (Loreto)	E0181800 del 07/12/2012	Associazione	1	Eliminare la previsione della corsia preferenziale prevista nel tratto stradale tra via Lochis/via Polaresco e via Broseta/via Croce Rossa	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE	Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5.3.3 eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali
7	"Comitato 30 Ottobre 2012" Comitato di volontariato dei Quartieri Longuelo e Loreto Bergamo Angione Girolamo	E0182489 del 10/12/2012	Associazione	1	Eliminare la previsione della corsia preferenziale prevista nel tratto stradale tra via Lochis/via Polaresco e via Broseta/via Croce Rossa	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE	Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5.3.3 eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali
17	Comitato Borgo Palazzo No corsia preferenziale Salvi Luigi	E0183146 del 10/12/2012	Associazione	1	Eliminare la previsione della corsia preferenziale prevista nel tratto stradale tra via Pirovano (Cimitero) e piazza S. Anna	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE	Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5.3.3 eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali
18	Associazione Commercianti Artigiani Borgo Palazzo Presidente Pedroni Franca	E0183152 del 10/12/2012	Associazione	1	Eliminare la previsione della corsia preferenziale prevista nel tratto stradale tra via Pirovano (Cimitero) e piazza S. Anna	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE	Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5.3.3 eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	8	Accennare alla centralizzazione semaforica ipotizzata come soluzione intermedia in alternativa all'istituzione di corsie preferenziali sia in via Broseta sia in via Borgo Palazzo	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE	Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	10	Eliminare la previsione di corsie preferenziali su via Broseta e via Borgo Palazzo	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE	Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5.3.3 eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	30	Modificare:"In via prioritaria dovrà essere valutata l'ipotesi di riservare al trasporto pubblico locale la tratta da Via Lochis/incrocio via Polaresco e via Briantea/incrocio via Croce Rossa." (pag. 41/51 - 2° periodo) con "In via prioritaria dovrà essere valutata l'ipotesi di riservare al trasporto pubblico locale e al traffico locale la tratta da Via Lochis/incrocio via Polaresco e via Briantea/incrocio via Croce Rossa anche tramite l'uso di sistemi informatizzati di gestione del traffico."	CORSIE BUS	NON ACCOGLIBILE	Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5.3.3 eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	31	Integrare il 3° periodo di pag. 42/51 dopo "... in cui migliorare la velocità commerciale e la regolarità." con "L'assessorato alla mobilità svilupperà Piani particolareggiati su via Bonomelli, via Baioni, viale G. Cesare, via XXIV Maggio, via Corridoni nel periodo di vigenza dell'attuale PUT."	CORSIE BUS	NON ACCOGLIBILE	Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5.3.3 eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali
43	Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	E0185092 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Azienda	1	Stralciare dal PUT la previsione delle corsie preferenziali	CORSIE BUS	ACCOGLIBILE	Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica) non necessariamente da attuare con corsie preferenziali. Verrà pertanto rivisto il capitolo 5.3.3 eliminando tutte le previsioni di corsie preferenziali
1	Adami Alessandro via Acquaderni	E0173500 del 22/11/2012	Privati	4	Prevedere l'adeguamento delle barriere fonoassorbenti anche sul tratto della circonvallazione Fabriciano - via Acquaderni	FONOASSORBENTI	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	L'intervento richiesto è inquadrabile nel contesto generale relativo alla gestione dell'emergenza ambientale previsto dal PUT. Il Par. 5.2.4. sarà quindi integrato come segue: "Nei piani di dettaglio saranno inseriti puntuali interventi e contromisure specifiche volte a mitigare l'impatto ambientale".
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	1	Utilizzare per la realizzazione di barriere fono-assorbenti e anti-inquinamento della bretella a sud di Colognola, che collega via Stezzano con via Grumello, piantumazione di idonee specie arboree nelle fasce di rispetto.	FONOASSORBENTI	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	L'intervento richiesto è inquadrabile nel contesto generale relativo alla gestione dell'emergenza ambientale previsto dal PUT . Il Par. 5.2.4. sarà quindi integrato come segue: "Nei piani di dettaglio saranno valutati puntualmente interventi e contromisure specifiche volte a mitigare l'impatto".
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	1	Precisare nel titolo del PUT la durata biennale delle previsioni	GENERALE	NON ACCOGLIBILE	L'orizzonte temporale del PUT è previsto per legge in due anni
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	2	Riepilogare nelle premesse del PUT gli obiettivi raggiunti mediante l'applicazione del previgente PUT (2003)	GENERALE	NON ACCOGLIBILE	La richiesta non può tradursi in una modifica del PUT in fase di adozione perché ricompresa nelle attività ordinarie svolte dagli uffici competenti alle quali si rimanda. Nell'ambito di tali competenze sarà cura dell'Ufficio relazione all'Amministrazione il grado di attuazione degli interventi e di raggiungimento degli obiettivi con scadenza periodica
37	Gandolfi Nicola via Roccolino	E0184552 del 12/12/2012	Privati	1	Aggiornare tutte le previsioni temporali/scadenze indicate nel Piano	GENERALE	NON ACCOGLIBILE	Le previsioni temporali indicate nel Piano sono coerenti alle scadenze delle azioni enunciate.

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	1	Avviare prima del passaggio in Consiglio Comunale un percorso in collaborazione con le associazioni, i comitati di quartiere, con le circoscrizioni, con le rappresentanze di categoria per andare ad illustrare i contenuti del PUT in tutti i quartieri	GENERALE	NON PROCEDIBILE	La richiesta non è immediatamente procedibile. Il percorso di condivisione del PUT ha seguito in prima analisi quanto dettato dalla normativa di settore valorizzando in ogni caso il confronto con la cittadinanza e le circoscrizioni in diverse occasioni.
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	7	Introdurre i livelli di incidentalità che vedono coinvolti i ciclisti sulla rete stradale urbana, monitorando l'andamento con l'incremento dei flussi ciclabili e con l'ampliamento della rete ciclabile	INCIDENTALITA'	ACCOGLIBILE	La richiesta formulata rientra tra le attività ordinarie degli uffici competenti. E' in corso il Progetto di realizzazione della "Mappa dell'incidentalità stradale" con la Polizia Locale per mappare tutti gli incidenti (compresi quelli ciclistici) ed informatizzare le procedure di rilevazione.
33	Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	E0184371 del 12/12/2012	Privati	6	Aggiungere a pag. 50/51 (seconda riga): "Punto 7 "via Corridoni": si rende necessaria l'istituzione del divieto di svolta a sinistra all'incrocio con via Legrenzi sia per i flussi provenienti dal centro cittadino che per quelli provenienti da viale Giulio Cesare mediante la posa di cordoli spartitraffico sulla linea di mezzeria."	INCIDENTALITA'	NON PROCEDIBILE	La proposta rientra nelle normali attività di gestione degli uffici competenti. Nel merito il PUT in qualità di documento pianificatorio non entra nel merito di quanto definito con i Piani di dettaglio. Nel dettaglio si specifica comunque che l'intervento richiesto è già stato attuato.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	13	Effettuare proposte concrete di mitigazione dell'incidentalità lungo la connessione tra Asse interurbano ed aeroporto e vietare la realizzazione di opere che comportino incrementi di traffico fino a quando la mitigazione dell'incidentalità non sia operativa	INCIDENTALITA'	NON ACCOGLIBILE	L'asse indicato non rientra nelle competenze del PUT ma della Provincia di Bergamo in quanto strada di sua proprietà
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	16	Inserire nel PUT una mappatura dei luoghi più pericolosi	INCIDENTALITA'	NON PROCEDIBILE	Quanto richiesto è già compreso nel paragrafo 5.5.1 del PUT. Allo stato attuale è in corso una mappatura informatica dell'incidentalità sull'intero territorio comunale.
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	11	Esplicitare criteri e priorità adottati in tema di incidentalità ed il conseguente quadro dettagliato degli interventi su luoghi e punti di conflitto, completi di cronoprogrammi di massima	INCIDENTALITA'	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	2	Attuare rilievi sui flussi di traffico nei due sensi di circolazione nelle seguenti vie: via Zanica, innesto bretella via Zanica, incrocio Roggia Guidana via S.G. Bosco, ingresso circonvallazione via S.G. Bosco, innesto via Zanica via S.G. Bosco, corrispondenza ex-Gasometro via Carnovali, tra via Autostrada e via S.G. Bosco via Gavazzeni, tra via Europa e via S.G. Bosco	INDAGINI SUL TRAFFICO	NON ACCOGLIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori indagini relative al quadro conoscitivo del PUT. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso degli aggiornamenti degli strumenti programmatici. Nel merito non si sono rilevati grandi scostamenti dalle precedenti indagini, eseguite nell'ambito del Piano della Mobilità.
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	3	Includere i giorni di mercato nei rilievi dei flussi di traffico	INDAGINI SUL TRAFFICO	NON ACCOGLIBILE	Le indagini di traffico vengono effettuate in giornate standard "TIPO" che in quanto tali non prevedono rilievi in occasione di eventi particolari come ad esempio le giornate mercatali.
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	1	Prevedere un aggiornamento della matrice Origine/Destinazione in Bergamo relativa al traffico privato (Ultima 2006)	INDAGINI SUL TRAFFICO	NON ACCOGLIBILE	In considerazione dei fenomeni di evoluzione storica del traffico non si ritiene significativa una cadenza quinquennale delle indagini O/D, che normalmente vengono esguiti ogni 10 anni
34	Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	E0184406 del 12/12/2012	Associazione	6	Verificare il rapporto flussi/capacità nelle ore di punta degli assi di via S. Bernardino (Colognola), via Zanica (Malpensata), via per Orio (Campagnola) e via Lunga (Boccaleone)	INDAGINI SUL TRAFFICO	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Il calcolo di indicatori legati a specifici contesti, se necessario, viene sviluppato in occasione delle analisi previste nei Piani di dettaglio, come specificiato nel nuovo capitolo 1.6.

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	14	Esaminare il flusso di traffico lungo la connessione stradale verso l'aeroporto e inserirla nel PUT	INDAGINI SUL TRAFFICO	NON ACCOGLIBILE	La maggior parte della viabilità interessata non è ricompresa nella rete stradale comunale e pertanto non di competenza del PUT. Le analisi dei flussi di traffico sono state effettuate sugli assi portanti, come indicato al capitolo 4.1, tra i quali la via per Orio (nelle vicinanze dell'asse indicato). Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori indagini relative al quadro conoscitivo del PUT. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso degli aggiornamenti degli strumenti programmatici.
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	1	Aggiornare i rilievi di flussi di traffico tenendo conto del fatto che sono state introdotte in alcune vie delle limitazioni al transito (es. via per Orio). A tal proposito sarebbe efficace: -evidenziare le eventuali limitazioni al traffico introdotte, rispetto alle basi storiche di rilievo; - riportare dette limitazioni all'interno delle tabelle e negli istogrammi di sintesi; - apportare fattori di correzione, mediante opportuni coefficienti, ai flussi in entrata/uscita al fine di considerare correttamente la presenza di tali limitazioni. Sarebbe inoltre utile l'elaborazione di figure di sintesi con: - flussogrammi del traffico in transito nelle ore di punta del mattino e della sera; - rapporti flussi/capacità nelle ore di punta del mattino e della sera, con identificazione dei livelli di congestione.	INDAGINI SUL TRAFFICO	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	25	Prevedere riferimenti in merito alle modalità di attuazione delle infrastrutture di indirizzamento ai parcheggi	INFOMOBILITA'	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	L'attività richiesta è parte integrante dei progetti che verranno sviluppati per l'implementazione delle infrastrutture di indirizzamento ai parcheggi
4	Imprenditori di Bergamo Ovest Ruggieri Dario (Longuelo) - Bertuletti Giorgio (Loreto)	E0181800 del 07/12/2012	Associazione	2	Realizzare una piccola rotatoria, eliminado il semaforo all'incrocio di via Broseta/via Croce Rossa e trasformare la via Lidice in senso unico in entrata da via Broseta	INFRASTRUTTURE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Si rimanda a specifici piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, evidenziando che il PUT prevede diversi livelli di regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica). Nel merito verrà valutata nella programmazione triennale del POP la fattibilità tecnica dell'intervento richiesto
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	16	Istituire una rotatoria all'intersezione delle vie Zanica, S.G. Bosco e Mozart	INFRASTRUTTURE	NON PROCEDIBILE	Il PUT si sviluppa a contesto infrastrutturale invariato. Nel merito in collaborazione con gli Uffici dell'Area Lavori Pubblici verrà valutata la proposta indicata
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	17	Istituire una rotatoria sulla circonvallazione Mugazzone all'intersezione con la via Europa al servizio del Polo Scolastico e della Clinica Gavazzeni	INFRASTRUTTURE	NON PROCEDIBILE	Il PUT si sviluppa a contesto infrastrutturale invariato. Nel merito la proposta indicata presenta insormontabili difficoltà
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	18	Studiare una soluzione che devii il traffico dalla via Zanica sulla via Autostrada	INFRASTRUTTURE	NON PROCEDIBILE	Il PUT si sviluppa a contesto infrastrutturale invariato. Nel merito la proposta indicata è già prevista nel PGT e quindi verrà realizzata compatibilmente alle risorse del Comune
41	Arpa Direttore Licotti Carlo	E0181388 del 06/12/2011	Ente	1	Individuare le misure di mitigazione e compensazione più opportune per ridurre gli effetti sulle diverse matrici e componenti (aria, acqua, suolo, flora, fauna, clima acustico preesistente, etc.) ed inserirle, al pari delle opere che andranno a mitigare, all'interno della programmazione	INQUINAMENTO	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT.
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	24	Eliminare "da sempre" nalle frase di pag. 34/51 - penultimo periodo	INQUINAMENTO	ACCOGLIBILE	Il PUT verrà modificato come richiesto
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	25	Integrare il 4° periodo di pag. 36/51 "Al fine di evitare ... categorie di veicoli sopra indicate" imponendo il limite di 30 km/h per il traffico cittadino e prevedendo l'attivazione automatica del blocco del traffico in città dopo sette giorni di superamento dei limiti	INQUINAMENTO	NON ACCOGLIBILE	La proposta formulata non è compatibile con le strategie del PUT

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	26	Modificare: "Si segnala, tuttavia, che negli ultimi anni si è registrato un miglioramento della qualità dell'aria cittadina: i dati di monitoraggio 2010 indicano un trend di miglioramento per quanto riguarda gli inquinanti di natura urbana." (pag. 36/51 - 11° periodo) con "Si segnala, tuttavia, che per gli anni fino al 2010 si è registrato un miglioramento della qualità dell'aria cittadina: i dati di monitoraggio 2011 e 2012 indicano un trend di peggioramento per quanto riguarda gli inquinanti di natura urbana."	INQUINAMENTO	NON ACCOGLIBILE	Per quanto riguarda il parametro PM10 rilevato dalle centraline cittadine si nota un trend di generale miglioramento anche negli anni successivi al 2010.
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	7	Promuovere forme di abbonamento integrato tra sosta e TPL soprattutto per i parcheggi periferici	INTEGRAZIONE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. Compatibilmente con le opportune valutazioni di carattere economico, la richiesta sarà valutata nell'ambito delle scelte strategiche connesse al sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	33	Prevedere un'integrazione tra l'abbonamento degli autobus ed il servizio Bike sharing	INTEGRAZIONE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. Compatibilmente con le opportune valutazioni di carattere economico, la richiesta sarà valutata nell'ambito delle scelte strategiche connesse al sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	6	Evitare di lasciare libero transito ai veicoli elettrici nelle ZTL	MOBILITA' ELETTRICA	NON ACCOGLIBILE	Gli orientamenti del PUT prevedono di favorire la diffusione di veicoli ad impatto ambientale ridotto mediante anche iniziative di "promozione" nell'ambito delle regole di accesso alla città e alle ZTL della città
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	4	Dettagliare il paragrafo 5.2.2 Sviluppo della mobilità elettrica con esempi concreti, con valutazioni economico/finanziarie e con un programma verificabile	MOBILITA' ELETTRICA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali ed economiche, come previsto al nuovo capitolo 1.6
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	9	Non si ritiene che, alle condizioni attuali, l'utilizzo di veicoli elettrici possa dare un reale beneficio al traffico	MOBILITA' ELETTRICA	NON PROCEDIBILE	Trattasi di mera considerazione
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	5	Esplicitare le valutazioni in merito alle scelte progettuali come il potenziamento della rete di alimentazione per auto elettriche, integrandole con ipotesi di cronoprogrammi di massima, in quanto quelle proposte nel PUT hanno un orizzonte temporale elevato (10 anni) più appartenente al PUM	MOBILITA' ELETTRICA	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.
1	Adami Alessandro via Acquaderni	E0173500 del 22/11/2012	Privati	1	Inserire nel PUT strumenti idonei per far rispettare i limiti di velocità e il divieto di sorpasso	MODERAZIONE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. Nello specifico gli strumenti indicati sonon già inseriti e previsti nel PUT al capitolo 5.1.7 relativo allo "Sviluppo dei servizi di infomobilità"
1	Adami Alessandro via Acquaderni	E0173500 del 22/11/2012	Privati	3	Abbassare il limite di velocità lungo la circonvallazione Fabriciano da 70 km/h a 60 km/h	MODERAZIONE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
39	Ciresa Mariateresa - Maramai Bice via Borgo Palazzo	E0184601 del 12/12/2012	Privati	4	Istituire il limite di velocità 30 Km/h in via Borgo Palazzo (da piazza S. Anna a via Camozzi)	MODERAZIONE	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	2	Riprisintare il cancellino di entrata pedonale da via Serassi del parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi	PARCHEGGI	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	4	Chiudere con cancello automatizzato il parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi nelle ore notturne dalle 23.00 alle 06.00 con ingresso tramite tessera magnetica a pagamento	PARCHEGGI	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT e costituisce un problema di sicurezza che verrà segnalato alla Polizia Locale
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	5	Installare una telecamera digitale collegata col circuito di vigilanza cittadino nel parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi, anche a carico dei residenti	PARCHEGGI	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT e costituisce un problema di sicurezza che verrà segnalato alla Polizia Locale
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	7	Posizionare nella zona del parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi cartelli che indichino il parcheggio ed il numero delle auto con la capienza massima	PARCHEGGI	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	La proposta sarà inserita nell'ambito dello sviluppo delle infrastrutture di indirizzamento ai parcheggi e nell'ambito dei servizi di Infomobilità già previsti nel PUT al capitolo 5.1.7
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	8	Sistemare il fondo dissestato e pericoloso del parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi	PARCHEGGI	NON PROCEDIBILE	La richiesta rientra nelle attività ordinarie in carico agli uffici competenti. Nel merito l'intervento richiesto verrà trasmesso per competenza all'Area Lavori Pubblici
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	10	Trovare un'area più idonea del parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi ad ospitare le case viaggianti dei giostrai	PARCHEGGI	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT trattandosi di infrastruttura. Nel merito l'Amministrazione sta cercando di individuare nell'ambito del progetto Europan aree alternative per le case viaggianti dei giostrai ed anche per le giostre.
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	4	Attuare studi sui parcheggi e la caratterizzazione delle utenze nel quartiere Malpensata	PARCHEGGI	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	8	Pubblicare il progetto del parcheggio della clinica Gavazzeni e gli studi viabilistici	PARCHEGGI	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT ma nel merito è attualmente in corso la realizzazione del parcheggio indicato. L'area indicata è stata inserita al paragrafo 5.1.3 REGOLAZIONE DELLA SOSTA SU STRADA tra i principali interventi puntuali su cui intervenire in tema di offerta della sosta
23	Comitato Quartiere Maplensata Presidente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	7	Istituire parcheggio d'interscambio in prossimità dell'ingresso all'Autostrada	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	Il PUT si sviluppa a contesto infrastrutturale invariato. Nel merito l'area di ingresso all'Autostrada è attualmente oggetto di uno studio di fattibilità per la realizzazione di un parcheggio di interscambio già inserito nelle linee programmatiche dell'Amministrazione
23	Comitato Quartiere Maplensata Presidente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	9	Prendere in considerazione gli spazi del Centro Galassia come parcheggio periferico	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	ACCOGLIBILE	E' previsto l'attrezzaggio dell'area indicata che verrà inserita nel PUT nell'elenco dei parcheggi di interscambio riportato al paragrafo 5.1.5 - tabella 3

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
23	Comitato Quartiere Maplensata Presidente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	10	Prendere in considerazione le aree della ex-Cortinovis in via Zanica come parcheggio periferico	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON ACCOGLIBILE	Il PUT si sviluppa a contesto infrastrutturale invariato. Nel merito si specifica inoltre che allo stato attuale tale area non è pubblica.
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	12	Aggiungere "Valtesse Sant'Antonio" nei parcheggi "scambiatori" indicati a pag. 38/51	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON ACCOGLIBILE	L'area segnalata non presenta i requisiti per essere annoverata tra i parcheggi scambiatori
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	22	Aggiungere un parcheggio di interscambio da utilizzare in prospettiva con la futura stazione ferroviaria	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	Il PUT prevede già al paragrafo 5.3.2 l'utilizzo dell'area Ex-Gasometro come parcheggio scambiatore. È in corso comunque la realizzazione del parcheggio in struttura presso la Stazione Autolinee, come già indicato al paragrafo 5.3.1 ed è in previsione la realizzazione di un nuovo parcheggio intermodale presso la Stazione ferroviaria (Società Metropark) per un totale di circa 300 posti auto a rotazione con possibilità di abbonamento.
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	23	Eliminare la realizzazione del triplice "maxiparcheggio" di porta SUD	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	Il PUT non prevede l'utilizzo dell'area individuata nel progetto di Porta Sud
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	24	Istituire parcheggi di interscambio in periferia assimilabili a quello di Cascina Gobba di Milano connesso con linee TPL ad alta frequenza	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	Il contesto di traffico della città di Bergamo non giustifica l'impostazione suggerita in quanto a Bergamo non funzionano e vengono maggiormente apprezzati i parcheggi semiperiferici
34	Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	E0184406 del 12/12/2012	Associazione	8	Fornire maggiori dettagli in merito alla nuova area di interscambio in prossimità della Fiera	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche e i dovuti approfondimenti urbanistici e progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	3	Specificare nel PUT che eventuali nuovi parcheggi destinati al servizio aeroportuale non comportino ulteriore consumo di suolo	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT ma è materia di pianificazione urbanistica e di PGT.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	5	Inserire una nota circa l'obbligatorietà della salvaguardia dei terrapieni di controscarpa integri delle Mura Venete per il progetto di risalita e l'area d'interscambio di via Baioni	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Nel merito l'area di interscambio è prevista e collegata all'attuazione del Programma Integrato d'Intervento ex Migliavacca. La questione relativa ai terrapieni è una problematica di tipo progettuale.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	6	Definire che nuovi parcheggi nell'area di interscambio della Fiera dovranno essere concordati con l'Ente Fiera e dovranno essere realizzati tramite multipiano dove già esistono parcheggi a raso, senza comportare ulteriore consumo di suolo	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	7	Definire meglio le modalità di bonifica dell'area Ex-Gasometro	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Nel merito dovranno essere effettuate le necessarie caratterizzazioni dell'Area.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	9	Formulare un "Piano d'Area" relativo anche alla limitrofa via Quarenghi	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Nel merito si è costituito un tavolo interassessorile incaricato di formulare proposte per la riqualificazione dell'Area di via Quarenghi valutandone diversi aspetti (Mobilità, Sicurezza, Sociale, Att. Economiche, Arredo Urbano, etc.)
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	10	Rigettare la richiesta SACBO di realizzare un nuovo parcheggio di 5.500 posti in testa all'aeroporto, in quanto incompatibile ed estranea agli interessi della popolazione residente	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT ma è materia di pianificazione urbanistica e di PGT.
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	8	Incrementare le frequenze delle linee di TPL di collegamento tra il centro città e i parcheggi periferici con attivazione di servizi navetta (eventualmente anche on-demand)	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Con l'attivazione dei parcheggi di interscambio, compatibilmente con la disponibilità delle risorse economiche, saranno valutati eventuali interventi sul servizio di TPL
39	Ciresa Mariateresa - Maramai Bice via Borgo Palazzo	E0184601 del 12/12/2012	Privati	2	Mettere a disposizione parcheggi d'interscambio in via Borgo Palazzo all'esterno della circonvallazione	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	Il PUT si sviluppa a contesto infrastrtutturale invariato. Inoltre la proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT ma è materia di pianificazione urbanistica e di PGT.

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	27	Eliminare il parcheggio di via Baioni tra le "Nuove aree di interscambio" (pag. 38/51)	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON ACCOGLIBILE	Il parcheggio indicato rientra tra gli interventi già presenti nel POP
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	28	Eliminare il parcheggio zona ex-Gasometro tra le "Nuove aree di interscambio" (pag. 38/51)	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON ACCOGLIBILE	Il parcheggio indicato rientra tra gli interventi già presenti nel POP
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	29	Inserire il parcheggio Valtesse-S. Antonio tra le "Nuove aree di interscambio" (pag. 38/51) inserendo il seguente testo: "In relazione alla futura attivazione della linea 2 del Tram delle Valli lungo il sedime della Ferrovia della Val Brembana, si intendono attivare i parcheggi previsti a servizio dell'opera. Allo stato attuale il parcheggio previsto si troverebbe a poca distanza dalla fermata della linea 3 del 7 e del 9 così da permettere sia l'accesso a Città Alta tramite bus che l'accesso al centro per coloro che arrivano dalla Val Brembana e dalla Val Imagna".	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	6	Rendere accessibili i dati sulla consistenza dell'intermodalità attesa e sulle eventuali ipotesi di attuabilità in merito all'intermodalità da coordinare con il servizio di TPL	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	7	Approfondire valutazioni e motivazioni in relazione al numero di aree di interscambio previste alla coerenza di queste con il PGT e la circolazione urbana	PARCHEGGI INTERSCAMBIO	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	5	Specificare al capitolo 5.1.4 (punto g di pag. 24/51) la dizione "...di una certa dimensione..."	PARCHEGGI PERTINENZIALI	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Non si intende introdurre un fattore di grandezza, bensì un'ulteriore precisazione che serve a meglio valutare la necessità di prevedere un sistema di parcamento automatizzato in alternativa al parcheggio di tipo tradizionale. In particolare si modifica il punto g di pag. 24/51 nel seguente modo: "Nella costruzione di nuovi parcheggi interrati, sopratutto se di una certa dimensione e sopratutto se ubicati all'interno di zone di pregio storico, ambientale e paesaggistico, dovrà essere data preferenza.....". Si coglie l'occasione per aggiornare il punto 5.1.4 "Parcheggi pertinenziali" a seguito dell'intervenuta modifica dell'art. 9 della L.122/89 operata dalla L.35/2012, in tema di possibilità di svincolo e trasferimento di proprietà del parcheggio pertinenziale costruito in base alla suddetta legge.
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	18	Integrare il 5° capoverso del capitolo 5.1.4 Parcheggi pertinenziali con "... senza ulteriore consumo di suolo non urbanizzato."	PARCHEGGI PERTINENZIALI	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	La fine del 5° capoverso viene integrato con la seguente frase: "Lo studio dovrà avere tra i suoi obiettivi e per quanto possibile il principio del risparmio di suolo non urbanizzato, compatibilmente alla specifica situazione dei luoghi oggetto dell'intervento."

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	19	Modificare "che ponga le condizioni per emanare il bando finalizzato alla concessione di aree comunali in diritto di superficie/sottosuolo ai privati per la realizzazione delle autorimesse pertinenziali destinate soprattutto alla residenza" (pag. 23/51 - metà 5° periodo) con "che ponga le condizioni per attivare accordi con i privati per riqualificare aree produttive dismesse o comunque non utilizzate creando autorimesse pertinenziali senza ulteriore consumo di suolo non urbanizzato. Per ogni parcheggio che verrà creato ne verrà cancellato uno in superficie"	PARCHEGGI PERTINENZIALI	NON ACCOGLIBILE	Si tratta di indicazioni troppo assolutistiche e di difficile applicazione nei casi concreti. Si ritiene preferibile una valutazione calata alle diverse situazioni.
43	Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	E0185092 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Azienda	5	Approfondire nella loro applicazione concreta i principi per cui nelle ZTL non sarà consentita la realizzazione di nuovi parcheggi pubblici o ad uso pubblico a rotazione e la revisione per cui i cambi di destinazione d'uso degli immobili (da residenziale a commerciale) sarà data preferenza alla monetarizzazione	PARCHEGGI PERTINENZIALI	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	La questione è stata già approfondita, di concerto con gli altri uffici, sulla scorta dell'esperienza di gestione del nuovo PGT, che ha consigliato di introdurre alcuni elementi di flessibilità rispetto alla necessità di reperire obbligatoriamente parcheggi pertinenziali nei cambi di destinazione d'uso da non commerciale a commerciale. Tale flessibilità infatti consiglierebbe di introdurre la possibilità di valutazione caso per caso, dal momento che sopratutto nelle zone centrali della città talvolta risulta impossibile avere a disposizione gli spazi per realizzare nuovi parcheggi. Quindi sarà proprio nell'ambito del singolo progetto urbanistico e/o edilizio, che verrà fatto questo approfondimento in relazione alle specifiche condizioni d'intervento.
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	19	Inserire nel PUT il trasferimento o la drastica riduzione dell'area mercatale che occupa il piazzale Malpensata il lunedì	PIANIFICAZIONE	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Comunque in merito a tale osservazione si specifica che con l'ampliamento del parco della Malpensata, la recente zona 30 ed il possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio si modificherà l'intero assetto del quartiere
21	Comitato Quarenghi Associazione di Quartiere Quarenghi Presidente Martinelli Giulia	E0183583 del 11/12/2012	Associazione	6	Concedere ai non residenti che dispongono di un box o di un posto auto nella via Quarenghi di accedere nelle ore di traffico limitato	REGOLAMENTO	NON PROCEDIBILE	La richiesta è già gestita dai regolamenti di accesso alle ZTL vigenti che prevedono la possibilità di transito ai possessori di posti auto
1	Adami Alessandro via Acquaderni	E0173500 del 22/11/2012	Privati	2	Vietare il transito dei mezzi pesanti in orario notturno (22-6) lungo la circonvallazione Fabriciano	REGOLAZIONE DEL TRAFFICO	NON ACCOGLIBILE	La circonvallazione rappresenta un asse prioritario di transito per la città, inibire il traffico dei mezzi pesanti su tale corridoio avrebbe fortissime ripercussioni sul resto della rete stradale cittadina
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	1	Rifare la segnaletica verticale e orizzontale nel parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi	SEGNALETICA	NON PROCEDIBILE	La richiesta rientra nelle attività ordinarie in carico agli uffici competenti. Nel merito l'intervento richiesto verrà inserito nella normale programmazione di rifacimento della segnaletica orizzontale
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	5	Regolamentare il semaforo di piazza S.Anna con segnale luminoso di precedenza ai pedoni, soprattutto per chi svolta da via Borgo Palazzo a via Maj	SEGNALETICA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono valutare nei Piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, previa verifica della fattibilità degli effetti sul traffico
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	7	Adeguare con opportuna segnaletica di ingresso e degli orari l'accesso al Parco Galgario su via Torretta	SEGNALETICA	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Nel merito la questione verrà segnalata al Servizio Opere del Verde
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	13	Rivedere la segnaletica verticale e orizzontale della zona di Borgo Palazzo - piazza S. Anna, in considerazione della presenza di molti istituti scolastici pubblici e privati e visto l'alto grado di traffico veicolare presente nella zona	SEGNALETICA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	12	Affrontare la tematica Piedibus allegando i percorsi attuali e quelli ipotizzati di prossima realizzazione, dettagliandone le priorità	SICUREZZA	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	6	Posare paletti o dissuasori di protezione per i pedoni in via Torretta, in quanto non vi è marciapiede	SICUREZZA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. La segnalazione verrà trasmessa all'Area Lavori Pubblici per gli adempimenti di competenza
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	8	Realizzare il completamento del marciapiede in via Galgario in corrispondenza del Parco, che risulta già essere stato apporvato dall'Amministrazione	SICUREZZA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. La segnalazione verrà trasmessa all'Area Lavori Pubblici per gli adempimenti di competenza
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	11	Prevedere paletti o dissuasori o incrementare la vigilanza su via Malfassi per mettere maggiormante in sicurezza i pedoni in assenza di marciapiede	SICUREZZA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. La segnalazione verrà trasmessa all'Area Lavori Pubblici per gli adempimenti di competenza
3	Gestioni Immobili Geom. Antonio Quarti&C. S.A.S. via Zanica	E0180822 del 05/12/2012	Privati	1	Inserire il quartiere della Malpensata nella "Zona di particolare rilevanza urbanistica"	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	L'area proposta non rientra nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 e non è stato indicato negli indirizzi dell'Amministrazione l'ampliamento della stessa. Comunque in merito a tale osservazione si specifica che con l'ampliamento del parco della Malpensata, la recente zona 30 ed il possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio si modificherà l'intero assetto del quartiere
3	Gestioni Immobili Geom. Antonio Quarti&C. S.A.S. via Zanica	E0180822 del 05/12/2012	Privati	2	Riservare la sosta ai residenti almeno su di un lato delle vie Mozart e Leoncavallo	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	L'area proposta pur non rientrando nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 potrà essere oggetto di un eventuale Piano di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, con il quale si valuterà la riorganizzazione della viabilità con un'eventuale ZTL anche in funzione dell'ampliamento del parco della Malpensata, della recente zona 30 e del possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio
5	Studio Gamba G. Vittorio S.A.S. via Mozart	E0182031 del 07/12/2012	Privati	1	Inserire il quartiere della Malpensata nella "Zona di particolare rilevanza urbanistica"	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	L'area proposta non rientra nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 e non è stato indicato negli indirizzi dell'Amministrazione l'ampliamento della stessa. Comunque in merito a tale osservazione si specifica che con l'ampliamento del parco della Malpensata, la recente zona 30 ed il possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio si modificherà l'intero assetto del quartiere
5	Studio Gamba G. Vittorio S.A.S. via Mozart	E0182031 del 07/12/2012	Privati	2	Riservare la sosta ai residenti almeno su di un lato delle vie Mozart e Leoncavallo	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	L'area proposta pur non rientrando nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 potrà essere oggetto di un eventuale Piano di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, con il quale si valuterà la riorganizzazione della viabilità con un'eventuale ZTL anche in funzione dell'ampliamento del parco della Malpensata, della recente zona 30 e del possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio
6	Studio Gamba G. Vittorio S.A.S. via Leoncavallo	E0182032 del 07/12/2012	Privati	1	Inserire il quartiere della Malpensata nella "Zona di particolare rilevanza urbanistica"	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	L'area proposta non rientra nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 e non è stato indicato negli indirizzi dell'Amministrazione l'ampliamento della stessa. Comunque in merito a tale osservazione si specifica che con l'ampliamento del parco della Malpensata, la recente zona 30 ed il possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio si modificherà l'intero assetto del quartiere

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
6	Studio Gamba G. Vittorio S.A.S. via Leoncavallo	E0182032 del 07/12/2012	Privati	2	Riservare la sosta ai residenti almeno su di un lato delle vie Mozart e Leoncavallo	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	L'area proposta pur non rientrando nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 potrà essere oggetto di un eventuale Piano di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, con il quale si valuterà la riorganizzazione della viabilità con un'eventuale ZTL anche in funzione dell'ampliamento del parco della Malpensata, della recente zona 30 e del possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio
15	Zaffanella Orio via Carducci	E0183012 del 10/12/2012	Privati	1	Convertire almeno una quota del 50% dei posteggi presenti nel controviale di via Carducci (in corrispondenza del civico 9) da zona disco a riservati ai residenti	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
15	Zaffanella Orio via Carducci	E0183012 del 10/12/2012	Privati	2	Ricollocare i due stalli destinati al carico scarico dalla attuale posizione in via Carducci (controviale in corrispondenza del civico 9) posti sull'angolo del palazzo posizionandoli di fronte alle vetrine dei negozi	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Per gli interventi di immediata eseguibilità si rimanda alla normale attività dell'Ufficio. Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. Questa richiesta verrà inoltre presa in considerazione nell'ambito dell'ampliamento della zona 30 già prevista dal PUT al capitolo 5.1.2 (Moroni - Leopardi - Cerasoli - Foscolo - Monti)
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	12	Regolamentare la sosta a parcometro con carico/scarico, handicappati, moto su via Borgo Palazzo, via Rubini e via Serassi	SOSTA	ACCOGLIBILE	Gli elementi segnalati impongono un'ampia revisione della sosta nelle vie indicate con rimodulazione della regolamentazione della sosta tra cui le strisce bianche e blu e i parcheggi a disco orario. Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6. L'area indicata è stata inserita al paragrafo 5.1.3 REGOLAZIONE DELLA SOSTA SU STRADA tra i principali interventi puntuali su cui intervenire in tema di offerta della sosta
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	13	Istituire la sosta residenti in via Vivaldi	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	L'area proposta non rientra nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2. Per gli interventi di immediata eseguibilità si rimanda alla normale attività dell'Ufficio
19	Residenti via Leoncavallo Previtali Alcide	E0183413 del 11/12/2012	Privati	1	Inserire il quartiere della Malpensata nella "Zona di particolare rilevanza urbanistica"	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	L'area proposta non rientra nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 e non è stato indicato negli indirizzi dell'Amministrazione l'ampliamento della stessa. Comunque in merito a tale osservazione si specifica che con l'ampliamento del parco della Malpensata, la recente zona 30 ed il possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio si modificherà l'intero assetto del quartiere
19	Residenti via Leoncavallo Previtali Alcide	E0183413 del 11/12/2012	Privati	2	Riservare la sosta ai residenti almeno su di un lato delle vie Mozart e Leoncavallo	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	L'area proposta pur non rientrando nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 potrà essere oggetto di un eventuale Piano di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, con il quale si valuterà la riorganizzazione della viabilità con un'eventuale ZTL anche in funzione dell'ampliamento del parco della Malpensata, della recente zona 30 e del possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio
21	Comitato Quarenghi Associazione di Quartiere Quarenghi Presidente Martinelli Giulia	E0183583 del 11/12/2012	Associazione	4	Trasformare i parcheggi a pagamento esistenti in via Quarenghi Bassa (media) in parcheggi riservati ai residenti	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
21	Comitato Quarenghi Associazione di Quartiere Quarenghi Presidente Martinelli Giulia	E0183583 del 11/12/2012	Associazione	5	Riservare i parcheggi ai residenti di via Quarenghi nel tratto tra via Paleocapa e via Bonomelli	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
23	Comitato Quartiere Maplensata Presidente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	1	Considerare il quartiere Malpensata come residenziale e non area di interscambio (Park&ride)	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	Si ritiene che allo stato l'area indicata rivesta un ruolo fondamentale per l'interscambio tra mezzo privato e servizi di Trasporto Pubblico (Autobus e Ferrovia). Comunque in merito a tale osservazione si specifica che con l'ampliamento del parco della Malpensata, la
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	5	Istituire parcheggi riservati ai residenti nel quartiere Malpensata	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	L'area proposta non rientra nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2 e non è stato indicato negli indirizzi dell'Amministrazione l'ampliamento della stessa. Comunque in merito a tale osservazione si specifica che con l'ampliamento del parco della Malpensata, la recente zona 30 ed il possibile utilizzo dell'area dell'ex Gasometro come area di parcheggio si modificherà l'intero assetto del quartiere
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	6	Istituire parcheggi a sosta regolamentata in corrispondenza delle attività commerciali nel quartiere Malpensata	SOSTA	ACCOGLIBILE	Sono in corso le necessarie modifiche della segnaletica orizzontale e verticale al fine di regolamentare quanto richiesto
25	Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	E0184077 del 12/12/2012	Associazione	6	Rivedere il rapporto parcheggi pubblici/parcheggi residenti incrementando quelli riservati ai residenti soprattutto nelle vie IV Novembre, XXIV Maggio, Statuto e S. Lucia	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
27	Bovini Isabella via Mozzoni	E0184170 del 12/12/2012	Privati	1	Regolamentare sperimentalmente il parcheggio nella piazzetta di via Biava attraverso opportuna segnaletica stradale	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	5	Integrare "... nella ripartizione dell'offerta tra sosta residenziale e sosta ad uso pubblico." (pag. 21/51 - metà 2° periodo) con "In particolare sull'opportunità di ridurre gli stalli su strada disponibili per i non residenti (in particolare per Città Alta) che devono venire progressivamente ridotti fino alla loro totale eliminazione a favore di stalli in aree esterne"	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	L'offerta di sosta deve essere connessa e proporzionata alle diverse esigenze dei luoghi e degli utenti. Quando entreranno in funzione i parcheggi di assestamento (ex Faunistico e via Baioni) verranno fatte ulteriori valutazioni sul tema.
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	6	Modificare "... nonché la sosta a rotazione a servizio dell'impianto funicolare di San Vigilio, localizzandola possibilmente a ridosso della Porta di Sant'Alessandro" (pag. 21/51 - fine 2° periodo) con "... individuando nuovi spazi nelle vie vicine (S. Vigilio) ed eliminando la sosta libera ad uso pubblico"	SOSTA	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	E' stato già presentato all'amministrazione un progetto per la realizzazione di un parcheggio ad uso pertinenziale dei residenti e delle attività di città alta presso la porta S. Alessandro. Detto parcheggio pertinenziale andrà a sostituire l'attuale parcheggio a rotazione. Il PUT verrà modificato come richiesto
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	7	Integrare "... riservando tali aree alla sosta dei residenti." (pag. 21/51 - metà ultimo periodo) con "anche con l'adozione di strumenti di telecontrollo che permettano l'individuazione e la contravvenzione dei comportamenti scorretti."	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	Allo stato attuale non esistono dispositivi omologati per questo tipo di controllo

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	8	Modificare " Città Alta: progressiva pedonalizzazione delle piazze più significative dal punto di vista urbanistico e sociale (Mercato Fieno, Mascheroni, Cittadella, Angelini) anche in relazione alla realizzazione del parcheggio in Via della Fara" (pag. 22/51) con "Città Alta: progressiva pedonalizzazione delle piazze più significative dal punto di vista urbanistico e sociale (Mercato Fieno, Mascheroni, Angelini) eliminando gli spazi destinati a parcheggio a rotazione in piazza Mercato Fieno e trasferendo gli spazi destinati ai residenti in quelli oggi a rotazione sul viale delle Mura." e in subordine "Città Alta: progressiva pedonalizzazione delle piazze più significative dal punto di vista urbanistico e sociale (Mascheroni, Cittadella, Angelini) anche in relazione alla realizzazione del parcheggio in Via della Fara, trasferendo gli spazi destinati ai residenti in quelli oggi a rotazione di piazza Mercato Fieno e viale delle Mura."	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6, specificando che le tempistiche non saranno probabilmente coincidenti con la validità temporale del PUT
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	9	Inserire a pag. 22/51: "Valtesse: attivazione dei parcheggi previsti dal progetto della linea 2 TEB"	SOSTA	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	21	Estendere l'analisi della sosta alla periferia della città (soprattutto zona occidentale)	SOSTA	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Allo stato attuale non è più possibile integrare il quadro conoscitivo del PUT. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso degli aggiornamenti del quadro conoscitivo anche in funzione delle risorse disponibili. Nel merito è stato comunque recentemente svolto un censimento della sosta di tutta la città con differenziate le tipologie di parcheggio. Tale analisi potrà essere successivamente estesa a rielaborazioni più dettagliate
40	Condomini del Condominio di Viale Giulio Cesare Trombetta Cappellani Federica	E0184604 del 12/12/2012	Privati	1	Destinare ai soli residenti i parcheggi lungo viale Giulio Cesare , partendo dal semaforo dello Stadio (curva sud) fino ad arrivare al semaforo dell'incrocio con Borgo Santa Caterina	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	L'area proposta non rientra nelle Zone di particolare rilevanza urbanistica, di cui al nuovo paragrafo 4.2
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	10	Integrare "... esigenze puntuali di riequilibrio nella ripartizione dell'offerta tra sosta residenziale e sosta ad uso pubblico." (pag. 21/51 - metà 2° periodo) con "In particolare sull'opportunità di ridurre gli stalli su strada disponibili per i non residenti devono venire	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	L'offerta di sosta deve essere connessa e proporzionata alle diverse esigenze dei luoghi e dei quartieri.
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	11	Integrare il capitolo "5.1.3 Regolazione della sosta su strada" a pag. 21/51 con "Per ogni parcheggio per l'uso pubblico che verrà individuato in aree esterne ne verrà cancellato uno nelle aree centrali della città e dei quartieri"	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	L'offerta di sosta deve essere connessa e proporzionata alle diverse esigenze dei luoghi e dei quartieri.
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	12	Integrare "... non può che orientare l'azione verso un controllo più efficace della sosta irregolare." (pag. 21/51 - metà 2° periodo) con "anche attraverso strumenti di telecontrollo"	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	Allo stato attuale non esistono dispositivi omologati per questo tipo do controllo
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	13	Integrare "... Riservando tali aree alla sosta dei residenti." (pag. 21/51 - metà 3° periodo) con "nonché con l'adozione di strumenti di telecontrollo che permettano l'individuazione e la contravvenzione dei comportamenti scorretti"	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	Allo stato attuale non esistono dispositivi omologati per questo tipo do controllo
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	14	A pag. 22/51 al punto riferito a Città Alta eliminare "anche in relazione alla realizzazione del parcheggio in via della Fara".	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	Il progetto indicato è previsto nelle linee programmatiche dell'Amministrazione Comunale
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	15	Modificare "Malpensata: promozione del park&ride (interscambio sia con il mezzo pubblico sia con il Bike sharing)" (pag. 22/51) con "Malpensata: riduzione dei posti disponibili per la sosta lunga e pian di riassetto del piazzale della Malpensata."	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	Si ritiene allo stato che l'area indicata rivesta un ruolo fondamentale per l'interscambio tra mezzo privato e servizi di Trasporto Pubblico (Autobus e Ferrovia)

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	16	Integrare il capitolo "5.1.3 Regolazione della sosta su strada" a pag. 22/51 con "L'impegno per la realizzazione di sviluppo futuri delle politiche della sosta saranno orientati verso l'attivazione di centri di scambio nei centri commerciali della cintura urbana collegandoli tramite navette e dotandoli di stazione di Bike sharing"	SOSTA	NON ACCOGLIBILE	Il PUT per sua natura si riferisce al territorio comunale e non alla cintura urbana. All'interno del PUT è previsto un programma di espansione del servizio di Bike sharing
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	17	Inserire a pag. 22/51: "Valtesse: attivazione dei parcheggi previsti dal progetto della linea 2 TEB"	SOSTA	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT
43	Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	E0185092 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Azienda	2	Stralciare dal PUT il principio di limitare la sosta a rotazione a favore della sosta riservata ai residenti in via Moroni	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
43	Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	E0185092 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Azienda	3	Prevedere la sosta a rotazione nelle vie semicentrali dove insiste una funzione commerciale (via S. Bernardino tra via Galli e largo Tironi)	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
43	Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	E0185092 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Azienda	4	Prevedere la sosta a pagamento in Malpensata (tenendo in considerazione le necessità dei pendolari)	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
43	Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	E0185092 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Azienda	6	Approfondire il concetto del riequlibrio della ripartizione dell'offerta tra sosta residenziale e sosta ad uso pubblico	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
43	Ascom - Confesercenti Direttore Trigona Luigi - Direttore Salvi Giacomo	E0185092 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Azienda	7	Salvaguardare ed incrementare gli spazi riservati al carico scarico, con l'utilizzo del disco orario esposto	SOSTA	ACCOGLIBILE	La richiesta formulata è un'attività già in corso nei nuovi interventi con l'utilizzo del disco orario esposto e rientra nelle ordinarie attività degli uffici in occasione di riordino della segnaletica stradale; per le nuove situazioni verrà introdotta gradualmente con l'adeguamento della relativa segnaletica.
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	3	Definire gli obiettivi e i diversi modelli di sosta che si intendono adottare per l'incentivazione/disincentivazione della ricerca di spazi per la sosta all'interno del centro cittadino, fatta salva l'intercettazione degli spazi per la sosta libera finalizzata alla ulteriore implementazione della sosta regolamentata.	SOSTA	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	10	Rivedere la distribuzione della regolamentazione dei parcheggi in via Ghislandi per garantire una maggiore sicurezza nell'uscita da via Malfassi	SOSTA	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Gli elementi segnalati si possono ritenere accoglibili nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	11	Prevedere il transito del TPL con fermata in via Serassi	TPL	NON PROCEDIBILE	Gli interventi sul trasporto pubblico locale non sono di competenza del PUT; si rimanda al Programma Triennale dei Servizi (PTS) di trasporto pubblico. In vista della prossima gara per affidare il servizio di Trasporto Pubblico Locale verranno valutate le richieste dell'utenza di modifica del servizio nell'ambito della programmazione all'interno del PTS.
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	6	Aggiungere nelle indagini del TPL rilevazioni alle stazioni TEB ed al Polo intermodale di piazzale Marconi, con specifico riguardo alla ciclabilità	TPL	ACCOGLIBILE	In relazione sia alla ciclabilità che alla pedonabilità, d'intesa con il DUC (distretto Urbano del Centro), nell'ambito dell'informatizzazione è allo stato attuale in corso di progettazione l'attivazione di specifici dispositivi di rilievo dei flussi pedonali e successivamente anche di quelli veicolari

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	9	Incrementare la velocità commerciale e la capacità di trasporto del sistema dei mezzi pubblici anche attraverso l'estensione delle corsie preferenziali	TPL	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Si evidenzia che il PUT prevede diversi livelli di intervento per favorire la riduzione della congestione sugli assi cittadini di penetrazione con regolazione del traffico anche in funzione del TPL (es. centralizzazione semaforica, ZTL, Zone 30, etc.) per favorire l'incremento della velocità commerciale. Sono escluse nuove corsie preferenziali.
23	Comitato Quartiere Maplensata Presdiente Fracassi Fabio	E0183871 del 11/12/2012	Associazione	11	Potenziare i collegamenti con mezzi pubblici tra i parcheggi periferici e le mete degli attuali flussi di traffico	TPL	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Con l'attivazione dei parcheggi di interscambio, compatibilmente con la disponibilità delle risorse economiche, saranno valutati eventuali interventi sul servizio di TPL, anche attraverso servizi di navettaggio e/o TPL a chiamata
25	Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	E0184077 del 12/12/2012	Associazione	3	Rivedere il percorso della linea 2 prevedendo il prolungamento del tragitto fino al Loreto - Croce Rossa	TPL	ACCOGLIBILE	Gli interventi sul trasporto pubblico locale non sono di competenza del PUT. A tal proposito comunque ATB, in accordo con l'Amministrazione, ha già provveduto a ripristinare il vecchio percorso della linea 2 , accogliendo pertanto l'osservazione formulata
33	Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	E0184371 del 12/12/2012	Privati	3	Integrare "... lungo le principali direttrici di penetrazione in città" (pag. 37/51, cap. 5.3) con "adottando le strategie più opportune per rendere quest'ultimo concorrenziale con l'auto privata in termini di tempi di percorrenza e di orari di servizio reperendo risorse attraverso leve tariffarie (maggiore incisività delle tariffe di parcheggio e accentuazione dei differenziali tariffari tra parcheggi centrali e periferici) e viabilistiche (preferenziazione semaforica e stradale e modifcihe agli attuali percorsi delle linee del Trasporto Pubblico a servizio delle aree di interscambio al fine di ridurre tempi e distanze di percorrenza tra queste e il centro cittadino). I maggiori proventi verranno utilizzati per finanziare modalità di spostamento alternative all'automobile privata".	TPL	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	La richiesta di modifica del testo non può essere accolta nella sua totalità; pertanto il PUT viene integrato parzialmente rispetto a quanto proposto nel seguente modo: "adottando le strategie più opportune per rendere quest'ultimo concorrenziale con l'auto privata". L'obiettivo e le soluzioni indicate sono comunque già parte integrante del PUT e troveranno attuazione nell'ambito dei Piani di dettaglio, come specificato al nuovo capitolo 1.6.
33	Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	E0184371 del 12/12/2012	Privati	4	Aggiungere un nuovo capitolo (pag. 43/51): 5.3.5. Nonostante l'inaugurazione della Tramvia delle Valli abbia modificato in maniera significativa le scelte di spostamento di chi si muove sull'asse della bassa Valle Seriana (circa il 12% dell'utenza TEB proviene dall'auto privata) i flussi di traffico in entrata e uscita lungo quella direttrice non si sono sostanzialmente modificati, registrando anzi un lieve incremento. Questo a causa degli effetti di induzione del traffico posti in essere dalla maggiore disponibilità di spazio venutasi a creare in conseguenza della inaugurazione della linea. Viene quindi da chiedersi se non sia opportuno sperimentare un diverso schema di viabilità lungo l'asse Val Seriana - Centro città che, dirottando il traffico su via Correnti, stimoli uno shift modale massiccio, duraturo e non annullabile dagli effetti di induzione del traffico. In concomitanza di queste modifiche viabilistiche diventa necessario potenziare i servizi di TPL , in	TPL	NON ACCOGLIBILE	Il testo così come formulato non può essere proposto in uno strumento pianificatorio. I temi esposti sono già oggetto di analisi da parte del PUT la cui realizzazione è demandata ai Piani di dettaglio, come specificato al nuovo capitolo 1.6.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	2	Inserire nel PUT il progetto di collegamento ferroviario tra la stazione e l'aeroporto, sottoponendolo ad un programma partecipativo	TPL	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT, ma è una tematica che deve essere prevista ed affrontata nel Piano Urbano della Mobilità (PUM). Si precisa che l'ultimo PUM prevedeva il collegamento richiesto

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	15	Effettuare le indagini relative al trasporto pubblico extra-comunale e inserirle nel PUT	TPL	NON PROCEDIBILE	Gli interventi sul trasporto pubblico locale non sono di competenza del PUT; si rimanda al Programma Triennale dei Servizi (PTS) di trasporto pubblico. In vista della prossima gara per affidare il servizio di Trasporto Pubblico Locale verranno effettuate le dovute indagini nell'ambito della programmazione all'interno del PTS.
39	Ciresa Mariateresa - Maramai Bice via Borgo Palazzo	E0184601 del 12/12/2012	Privati	3	Mettere a disposizione navette gratuite e molto frequenti in via Borgo Palazzo dal parcheggio d'interscambio al centro città	TPL	NON ACCOGLIBILE	La proposta non è accoglibile poiché non sostenibile dal punto di vista tecnico-economico. Nel merito il parcheggio di Borgo Palazzo è stato ceduto nell'ambito del Progetto Europan.
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	32	Inserire il seguente nuovo paragrafo: "5.3.5 Le fermate del TPL - Le fermate devono essere rese più confortevoli: riprogettazione delle pensiline, migliore fruibilità, informazioni (la tecnologia digitale, con quadri informativi dotati di planimetrie e riproduzioni dell'intera rete di linee urbane), interventi per evitare la sosta di auto, riprogettazione dei sistemi di illuminazione utilizzando tecnologie a basso consumo, riprogettazione degli spazi e della possibilità di sedersi."	TPL	ACCOGLIBILE	Il PUT verrà modificato come richiesto
47	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bergamo Presidente ing. Donatella Guzzoni	E0058024 del 09/04/2013 FUORI TERMINE	Privati	8	Esplicitare le modalità operative previste e le argomentazioni relative alle attuali politiche di TPL non sinergiche con le azioni previste nel PUT, che non risultano peraltro attuabili entro il biennio di validità di tale strumento	TPL	NON PROCEDIBILE	Allo stato attuale non è possibile effettuare ulteriori approfondimenti tecnici o indagini relative al quadro conoscitivo ed ai principali contenuti del PUT, che stravolgono l'impostazione del Piano. Eventuali integrazioni verranno valutate nel corso dei prossimi aggiornamenti degli strumenti programmatici.
48	Gruppo Promotore Residenti Borgo Palazzo Presidente Zaccarelli Eleonora	E0045202 del 19/03/2013 FUORI TERMINE	Associazione	2	Verificare il cambio del tragitto degli autobus extraurbani per alleggerire la stiuazione di traffico su via Borgo Palazzo	TPL	NON PROCEDIBILE	Gli interventi sul trasporto pubblico locale non sono di competenza del PUT; si rimanda al Programma Triennale dei Servizi (PTS) di trasporto pubblico, specificando che attualmente la competenza dei servizi extraurbani è della Provincia. In vista della prossima gara per affidare il servizio di Trasporto Pubblico Locale dell'intero bacino provinciale a carico dell'Agenzia, verranno valutate le richieste dell'utenza di modifica del servizio nell'ambito della programmazione all'interno del PTS.
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	10	Integrare "(finestre temporali di consegna, telecontrollo, permessi accesso)" (pag. 29/51 - 2° paragrafo) con "..., punti centralizzati di raccolta e distribuzione della merce.)"	TRASPORTO MERCI	NON ACCOGLIBILE	La proposta di modifica non può essere accolta perché non omogenea rispetto alle modalità di accesso da parte dei veicoli merci a città alta definite nel paragrafo indicato. Nel merito è in corso il Progetto di Trasporto Logistica Merci Ultimo Miglio per risolvere le problematiche emerse
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	17	Cancellare nel Rapporto Ambientale della VAS il Parcheggio d'interscambio Colognola e riformularlo dopo la definizione di un idoneo Tavolo Partecipativo	VAS	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Il parcheggio segnalato è inserito nel capitolo del Rapporto Ambientale della VAS relativo alle previsioni del PGT per valutare la coerenza e la compatibilità del PUT rispetto ad uno strumento di pianificazione generale.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	18	Cancellare nel Rapporto Ambientale della VAS il Parcheggio d'interscambio Scalo Aeroportuale e riformularlo dopo la definizione di un idoneo Tavolo Partecipativo	VAS	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Il parcheggio segnalato è inserito nel capitolo del Rapporto Ambientale della VAS relativo alle previsioni del PGT per valutare la coerenza e la compatibilità del PUT rispetto ad uno strumento di pianificazione generale.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	19	Cancellare nel Rapporto Ambientale della VAS il Parcheggio d'interscambio fermata ferroviaria Stezzano e riformularlo dopo la definizione di un idoneo Tavolo Partecipativo	VAS	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Il parcheggio segnalato è inserito nel capitolo del Rapporto Ambientale della VAS relativo alle previsioni del PGT per valutare la coerenza e la compatibilità del PUT rispetto ad uno strumento di pianificazione generale.

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	20	Cancellare nel Rapporto Ambientale della VAS il Parcheggio d'interscambio Nuova Fiera e riformularlo dopo la definizione di un idoneo Tavolo Partecipativo anche per la progettazione del futuro raccordo ferroviario per l'aeroporto	VAS	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Il parcheggio segnalato è inserito nel capitolo del Rapporto Ambientale della VAS relativo alle previsioni del PGT per valutare la coerenza e la compatibilità del PUT rispetto ad uno strumento di pianificazione generale.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	21	Cancellare nel Rapporto Ambientale della VAS il Parcheggio d'interscambio Europan e riformularlo dopo la definizione di nua effettiva programmazione da parte del Comune per questa area attraverso un percorso partecipativo	VAS	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Il parcheggio segnalato è inserito nel capitolo del Rapporto Ambientale della VAS relativo alle previsioni del PGT per valutare la coerenza e la compatibilità del PUT rispetto ad uno strumento di pianificazione generale.
35	Comitato del Parco Agricolo Ecologico della Cintura Sud di Bergamo Comitato della zona di via Rampinelli per l'Ambiente di Colognola Moroni Alessandro - Monti Claudio	E0184434 del 12/12/2012	Associazione	22	Cancellare nel Rapporto Ambientale della VAS il Parcheggio d'interscambio Nodo Porta Sud e riformularlo dopo la definizione di un'effettiva programmazione da parte del Comune per questa area attraverso un percorso partecipativo	VAS	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Il parcheggio segnalato è inserito nel capitolo del Rapporto Ambientale della VAS relativo alle previsioni del PGT per valutare la coerenza e la compatibilità del PUT rispetto ad uno strumento di pianificazione generale.
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	6	Rendere più visibile dall'esterno l'area del parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi eliminando parte della siepe	VERDE	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Nel merito la questione verrà segnalata al Servizio Opere del Verde
16	Area Nuova - Associazione di Quartiere repertoriata al Comune di Bergamo Salvi Luigi	E0183137 del 10/12/2012	Associazione	9	Programmare interventi di pulizia dell'area, comprese le aiuole verdi del parcheggio pubblico Gastoldi di via Serassi	VERDE	NON PROCEDIBILE	La proposta segnalata non è ricompresa nelle competenze del PUT. Nel merito la questione verrà segnalata al Servizio Opere del Verde
8	Comitato di Quartiere di Campagnola Mologni Gianluigi	E0182584 del 10/12/2012	Associazione	3	Istituire una Zona 30 in via Gasparini	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Di fatto la via Gasparini è già ricompresa nella Zona 30; si evidenzia che la stessa è organizzata e attrezzata sulla base di un progetto di tipo partecipato. Nei Piani di dettaglio, nel contesto dei quali si dovranno effettuare le necessarie verifiche progettuali, come previsto al nuovo capitolo 1.6 si individueranno i presidi nei quali rafforzare la sicurezza come da accordi con i Comitati, in funzione di quanto già previsto nel PUT al capitolo 5.5.2
8	Comitato di Quartiere di Campagnola Mologni Gianluigi	E0182584 del 10/12/2012	Associazione	4	Verificare che, sia per le zone 30 esistenti che per quelle in programma, gli interventi effettuati abbiano effettivamente raggiunto lo scopo prefissato di garantire il rispetto del limite di velocità massima consentita di 30 km/h, effettuando gli opportuni interventi, sia strutturali che di telecontrollo	ZONA 30	NON PROCEDIBILE	Si tratta di attività di gestione ordinaria e straordinaria che viene normalmente espletata dagli uffici competenti dell'amministrazione comunale
11	Crippa Paolo via Ponchia	E0182677 del 10/12/2012	Privati	1	Inserire tra le vie su cui intervenire per estendere la Zona 30 di Monterosso, indicando con linea tratteggiata rossa nella mappa "Zone 30 - Dettaglio ID 1 Monterosso" come "Interventi di progetto": via Goisis, via Valle, via Pacinotti, via Pacioli, via Ponchia, via Monterosso, via Fibonacci, via Galilei, via Torricelli, via Quintino basso, via Leonardo da Vinci, via Sella, via Copernico, via Barbarigo, via Mozzoni	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	In questa fase è già previsto l'ampliamento della zona 30 verso l'ambito di S. Colombano, al fine di connetterla e renderla omogenea con quella di Monterosso
13	Crippa Paolo via Ponchia	E0182686 del 10/12/2012	Privati	1	Inserire tra gli oggetti d'intervento nell'ampliamento della zona 30 di Monterosso, il tratto di viale Giulio Cesare tra il rondò della circonvallazione ed il passaggio pedonale di ingresso al parco Goisis	ZONA 30	ACCOGLIBILE	Il tratto di viale Giulio Cesare tra il rondò della circonvallazione ed il passaggio pedonale di ingresso al parco Goisis è già rientrante nella zona 30 di Monterosso. La relativa planimetria verrà corretta evidenziando in rosso il tratto di strada indicato.
20	A.RI.BI. Presidente Ratti Claudia	E0183519 del 11/12/2012	Associazione	8	Incrementare le zone 30 e le ZTL	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Il PUT prevede l'estensione delle Zone 30. La definizione puntuale degli interventi sarà demandata ai piani particolareggiati. Il Piano non prevede nuove ZTL ma il consolidamento di quelle attuali mediante presidio con varchi elettronici, se non richieste condivise con i residenti e gli operatori economici
25	Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	E0184077 del 12/12/2012	Associazione	4	Inserire un progetto di Zona 30 che interessi il quartiere di S. Lucia, in particolare nelle vie Milano e XXIV Maggio	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Sono già in corso provvedimenti di verifica puntuale dei punti critici evidenziati per la messa in sicurezza di attraversamenti pedonali tra cui quello di via Milano

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
25	Comitato Santa Lucia Presidente Claudia Lenzini	E0184077 del 12/12/2012	Associazione	5	Inserire un progetto di Zona 30 nei collegamenti con scuole, asili e cliniche	ZONA 30	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Si rimanda al paragrafo 5.5.2; la richiesta sarà pertanto presa in esame e valutata nell'ambito di specifici piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6
29	Olivo Marco - Rinaldi Valentina via del Riolo - via San Colombano	E0184266 del 12/12/2012	Privati	1	Inserire tra le vie su cui intervenire per estendere la Zona 30 di Monterosso, indicando con linea tratteggiata rossa nella mappa "Zone 30 - Dettaglio ID 1 Monterosso" come "Interventi di progetto": via Crocefisso, via San Colombano, via Rosolino Pilo, via Quintino basso, via Zarda	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	In questa fase è già previsto l'ampliamento della zona 30 verso l'ambito di S. Colombano, al fine di connetterla e renderla omogenea con quella di Monterosso
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	3	Integrare il capitolo 5.1.2 con "Viene istituito il limite di 30 km/h in prossimità della scuola primaria di via Beltrami"	ZONA 30	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Tale provvedimento rientra nella gestione ordinaria dell'ufficio. Nel merito è intendimento dell'Amministrazione valorizzare le iniziative relative ai percorsi sicuri casa-scuola attraverso l'individuazione di specifici interventi per il miglioramento della sicurezza negli itinerari di raggiungimento delle scuole ed in corrispondenza delle scuole, come previsto nel PUT al capitolo 5.5.2. Verrà valutata la fattibilità in relazione all'intervento richiesto nei piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	4	Integrare la tabella a pag. 20/51 con. "13 - viale delle Mura e Colli - nuova istituzione"	ZONA 30	NON ACCOGLIBILE	Nell'ambito dei Colli di fatto la limitazione di velocità è già di 30 Km/h tuttavia l'individuazione specifica, per motivi orografici e per le caratteristiche della viabilità, non si ritiene compatibile con le linee guida approvate dall'amministrazione comunale per interventi di moderazione della velocità. Per quanto riguarda il viale delle mura stante le caratteristiche della via con netta separazione dei flussi pedonali e veicolari si ritiene che il limite dei 50 Km/h sia adeguato a garantire adeguate condizioni di sicurezza stradale
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	12	Istituire la zona 30 davanti ad ogni scuola dell'obbligo	ZONA 30	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Nel merito è intendimento dell'Amministrazione valorizzare le iniziative relative ai percorsi sicuri casa-scuola attraverso l'individuazione di specifici interventi per il miglioramento della sicurezza negli itinerari di raggiungimento delle scuole ed in corrispondenza delle scuole, come previsto nel PUT al capitolo 5.5.2. Anche se in taluni casi non troverà immediata applicazione, la richiesta verrà pertanto presa in esame, anche in funzione di specifiche richieste degli attori coinvolti, e valutata nell'ambito di specifici Piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, compatibilmente con la fattibilità progettuale ed economica.
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	18	Creare "recinti urbani" (spazi sicuri)	ZONA 30	NON ACCOGLIBILE	Si ritiene congrua la modalità progettuale adottata nel PUT
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	19	Prevedere Zone 30 per tutte le strade di quartiere	ZONA 30	NON ACCOGLIBILE	Si ritiene che le zone 30 debbano essere individuate attraverso specifiche indagini e analisi puntuali che mettano in evidenza le peculiarità delle zone interessate e non basandosi su principi assolutistici che mal si sposano con i singoli contesti
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	20	Aggiungere le seguenti zone 30: - Quadrilatero via Monte Ortigara - Vittorio Emanuele - Quadrilatero tra via Bonomi e Piazze Varsavia e Risorgimento - Completamento quadrilatero Moroni, Carducci, Auchan, Ferrovia) - Quartiere San Paolo - Quadrilatero Nullo-Statuto-Santa Lucia-Resmini - Quartiere Conca Fiorita	ZONA 30	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Alcune delle zone 30 indicate sono già previste nel PUT
33	Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	E0184371 del 12/12/2012	Privati	1	Aggiungere tra le nuove zone 30 da istituire via Buratti - via Papa Ratti - via Corridoni - via Leone XIII - via Grismondi (pag. 6/51)	ZONA 30	NON ACCOGLIBILE	L'assetto del quartiere potrebbe essere rivisitato in termini viabilistici non compatibili con l'orizzonte temporale di Piano. Si rimanda quindi ad eventuali aggiornamenti del PUT.

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
33	Bonfatti Enrico - Caruso Enzo via Bianzana - via Papa Ratti	E0184371 del 12/12/2012	Privati	2	Aggiungere tra le zone 30 da ampliare via Marzanica (pag. 6/51)	ZONA 30	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	La richiesta specifica, per le caratteristiche della viabilità (assenza di spazio per marciapiede di via Marzanica) risulta di difficile attuazione. Si cercheranno comunque di trovare all'interno dei Piani di dettaglio, come previsto nel nuovo capitolo 1.6, soluzioni adeguate per migliorare la sicurezza nell'ambito segnalato.
34	Comitato di Quartiere di Boccaleone Presidente Pozzi Giliola	E0184406 del 12/12/2012	Associazione	2	Ampliare la Zona 30 di Boccaleone includendo la via Boccaleone tratto tra via Beata Capitanio e via Gasparini	ZONA 30	ACCOGLIBILE	I piani di dettaglio definiranno puntualmente il completamento e l'estensione della Zona 30 su Boccaleone anche in funzione dei nuovi interventi urbanistici in corso. Si modifica la tabella del paragrafo 5.1.2 alla riga 7 colonna "Aggiornamento 2011" con "Da Ampliare" invece che "Esistente"
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	1	Inserire un disegno integrato tra le zone 30 individuate nel PUT rispetto al territorio con riferimento particolare ai flussi di attraversamento che devono poter transitare in modo fluido senza interferire con tali aree	ZONA 30	NON PROCEDIBILE	La progettazione deve necessariamente tenere in considerazione le singole specificità viabilistiche per ragioni prevalentemente connesse con la salvaguardia dell'utenza debole della strada. In ogni caso l'approccio metodologico adottato dall'amministrazione prevede una lettura integrata sull'intera rete viaria cittadina.
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	2	Evitare di imporre una velocità di 30 Km/h in modo indiscriminato, si suggerisce quindi di diversificare in base alle caratteristiche geometriche della viabilità	ZONA 30	NON PROCEDIBILE	L'approccio suggerito è già quello adottato dall'amministrazione comunale
38	Automobile Club Bergamo Presidente Carnazzi Federico	E0184588 del 12/12/2012	Associazione	3	Eliminare tutti i dossi (ritenuti pericolosi) da sostituire con segnaletica stradale che evidenzi i punti critici (es. asfalto colorato, corrugato, etc.)	ZONA 30	NON PROCEDIBILE	L'approccio suggerito è già quello adottato dall'amministrazione comunale
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	9	Istituire il limite di 30 km/h sull'intero territorio cittadino valutando caso per caso le eccezioni per le quali può venire mantenuto il limite dei 50 km/h. Le valutazioni andranno effettuate sulla base del rischio effettivo di velocità di punta più elevate stabilito utilizzando le statistiche sull'incidentalità e la verifica della presenza di situazioni potenzialmente pericolose (es. principali poli attrattori, servizi ad uso di tenze	ZONA 30	NON ACCOGLIBILE	Non si ritiene che una scelta di questo tipo possa garantire un miglioramento complessivo delle condizioni del traffico cittadino
46	Comitato Genitori di Colognola Presidente Locatelli Alice Caterina	E0190843 del 27/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	4	Estendere la zona 30 di Colognola anche al tratto di via Muzio e piazza Emanuele Filiberto e al tratto di via per Azzano in corrispondenza dell'istituto Belotti e della scuola primaria Calvino	ZONA 30	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Nel quartiere di Colognola è già prevista l'estensione della Zona 30 la specifica richiesta sarà valutata nei piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6
2	Associazione Borgo San Leonardo Piro Luciano	E0176621 del 28/11/2012	Associazione	1	Eliminare la ZTL San Bernardino - San Leonardo	ZTL	NON ACCOGLIBILE	La ZTL San Bernardino - San Leonardo ha l'obiettivo di ridurre la pressione della congestione da traffico e l'impatto dell'inquinamento atmosferico in un'ottica di sostenibilità ambientale su un'area di elevata rilevanza urbanistica. La sua permanenza manterrà un carattere sperimentale e su fasce orarie concordate con residenti e commercianti
8	Comitato di Quartiere di Campagnola Mologni Gianluigi	E0182584 del 10/12/2012	Associazione	1	Chiudere totalmente via per Orio almeno fino a quando non verranno attivate le telecamere di rilevazione delle infrazioni alle ZTL	ZTL	NON ACCOGLIBILE	La chiusura della via per Orio determinerebbe delle rilevanti ripercussioni in termini di aggravio delle condizioni del traffico sulle altre arterie di accesso

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
8	Comitato di Quartiere di Campagnola Mologni Gianluigi	E0182584 del 10/12/2012	Associazione	2	Istituire una ZTL in via Campagnola, nel tratto compreso tra le vie Stendhal e via don Bosco (ponte di Campagnola)	ZTL	NON ACCOGLIBILE	Si tratta di una strada ritenuta fondamentale elemento di raccordo tra diverse aree di quartiere
21	Comitato Quarenghi Associazione di Quartiere Quarenghi Presidente Martinelli Giulia	E0183583 del 11/12/2012	Associazione	1	Istituire una ZTL in via Quarenghi Bassa (Media) da applicarsi quotidianamente dalle ore 16.30 alle ore 20.00 oppure 24.00	ZTL	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	I piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6 valuteranno la possibilità di estendere in via sperimentale la ZTL all'asse di via Quarenghi in coerenza con le aree ZTL già esistenti anche in funzione di specifiche indagini di traffico
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	1	Attivare immediatamente la telecamera 7 S. Lorenzo - Fara con destinazione del Parcheggio di Piazza Mercato del Fieno ai soli residenti. In subordine attivare 2 telecamere posizionate all'accesso di via Gombito da via S. Lorenzo e a quello di via S. Pancrazio	ZTL	NON ACCOGLIBILE	Premesso che il sistema ad oggi in funzione non evidenzia particolari criticità e che in ogni caso le due telecamere in aggiunta suggerite non sarebbero sufficienti a presidiare completamente l'accesso al centro storico, si ritiene opportuno mantenere l'impostazione prevista nel PUT
30	Associazione per città Alta e i Colli di Bergamo Presidente Cattaneo Giuseppe	E0184283 del 12/12/2012	Associazione	2	Modificare "prevedendo anche incontri con le associazioni di categoria (es. commercianti, artigiani, strtture ricettive)" (pag. 18/51 - ultima riga) con "prevedendo incontri con i portatori di interessi comuni"	ZTL	ACCOGLIBILE	Il PUT verrà modificato come richiesto
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	3	Attivare le ZTL con viabilità ad unico senso di marcia nel quadrante delimitato dalle vie Nullo, Garibaldi, Verdi, Pignolo, Borgo Palazzo, Maj, Paleocapa, San Giorgio, Baschenis, Palma il Vecchio. Accesso previsto solo per residenti e Merci in orari prestabiliti	ZTL	NON ACCOGLIBILE	La proposta non è perseguibile poiché andrebbe a compromettere sensibilmente tutto il sistema viario della città
31	Movimento 5 Stelle di Bergamo Volpi Pierangelo	E0184320 del 12/12/2012	Associazione	4	Chiudere con dissuasori mobili dell'accesso a città alta (da via San Martino a Ovest e da porta San Lorenzo a Est)	ZTL	NON ACCOGLIBILE	In via prioritaria il PUT prevede di presidiare i varchi di accesso alle ZTL attraverso dispositivi di videosorveglianza (telecamere). In merito dopo la lunga sperimentazione dei dissuasori mobili si è valutato che tali dispositivi presentano oggettive problematiche di sicurezza e forti barriere architettoniche. Compatibilmente con la sostituzione con telecamere i dispositivi esistenti verranno dismessi
39	Ciresa Mariateresa - Maramai Bice via Borgo Palazzo	E0184601 del 12/12/2012	Privati	1	Introdurre una ZTL in via Borgo Palazzo, la mattina nell'orario di massimo flusso	ZTL	NON ACCOGLIBILE	Nel tratto indicato dall'osservante tra Viale Pirovano e Piazza Sant'Anna, allo scopo di alleggerire la pressione del traffico sull'asse di penetrazione di Via Borgo Palazzo il PUT prevede l'adozione di corridoio di qualità (es. centralizzazione semaforica). L'istituzione di una ZTL avrebbe ripercussioni non accettabili sul traffico cittadino
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	2	Istituire la ZTL temporale di Borgo Santa Caterina attraverso un percorso di confronto con i residenti, i commercianti, i portatori di interessi comuni	ZTL	NON ACCOGLIBILE	In funzione del ruolo di collegamento portante all'interno del tessuto urbano l'istituzione di una ZTL ove richiesto avrebbe ripercussioni non ammissibili sul deflusso del traffico in città
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	3	Istituire la ZTL temporale di Borgo Palazzo da piazza S.Anna a via Camozzi attraverso un percorso di confronto con i residenti, i commercianti, i portatori di interessi comuni	ZTL	NON ACCOGLIBILE	In funzione del ruolo di collegamento portante all'interno del tessuto urbano l'istituzione di una ZTL ove richiesto avrebbe ripercussioni non ammissibili sul deflusso del traffico in città
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	4	Istituire la ZTL temporale di Valtesse via Biava, via Burattini, via Solari, via Vacha nelle fasce orarie di afflusso/deflusso dalla città	ZTL	NON ACCOGLIBILE	In funzione del ruolo di collegamento portante all'interno del tessuto urbano l'istituzione di una ZTL ove richiesto avrebbe ripercussioni non ammissibili sul deflusso del traffico in città
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	5	Istituire la ZTL temporale di via Corridoni dal Ponte della Circonvallazione a via Martinella nelle fasce orarie di afflusso/deflusso dalla città	ZTL	NON ACCOGLIBILE	In funzione del ruolo di collegamento portante all'interno del tessuto urbano l'istituzione di una ZTL ove richiesto avrebbe ripercussioni non ammissibili sul deflusso del traffico in città
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	6	Istituire ZTL scolastiche in prossimità di tutti gli istituti di ogni ordine e grado (nell'ordine scuole dell'infanzia, scuole materne, scuole elementari, scuole madie, scuole superiori)	ZTL	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Si rimanda al par. 5.5.2; la richiesta sarà pertanto presa in esame e valutata nell'ambito di specifici progetti di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6, in abbinamento o in alternativa alle zone 30.

N°	Provenienza	P.G.	Categoria	N° Elementi	Osservazione	Argomento	Trattamento Osservazione	Controdeduzioni
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	7	Modificare "7. S.LORENZO - FARA (da attivare all'apertura del parcheggio di via Fara alternativo all'attuale area di sosta di piazza Mercato del Fieno) (pag. 18/51) con "7. S:LORENZO- FARA (da attivare immediatamente con destinazione del parcheggio di piazza Mercato del Fieno ai soli residenti)"	ZTL	NON ACCOGLIBILE	Premesso che il sistema ad oggi in funzione non evidenzia particolari criticità si ritiene opportuno mantenere l'impostazione prevista nel PUT
42	Legambiente Bergamo Onlus Presidente Cremaschi Nicola	E0185084 del 13/12/2012 FUORI TERMINE	Associazione	8	Modificare "... prevedendo anche incontri con le associazioni di categoria (es. commercianti, artigiani, strutture ricettive)" (pag. 18/51, ultimo periodo) con "... prevedendo incontri con i portatori di interessi comuni, con associazioni di categoria, comitati di cittadini, istituzioni scolastiche, agenzo in modo da favorire la massima e migliore partecipazione"	ZTL	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Il PUT sarà integrato come segue "... prevedendo anche incontri con le associazioni di categoria (es. commercianti, artigiani, strutture ricettive)" (pag. 18/51, ultimo periodo) con "... prevedendo incontri con i portatori di interessi comuni". Verranno valutati nello specifico i diversi portatori di interessi in base ai contesti specifici
45	Monastero San Benedetto Madre Abbadessa Emilia M. Tarcisia Pezzoli O.S.B.	E0185619 del 14/12/2012 FUORI TERMINE	Privati	1	Sospendere la ZTL comprendente il breve tratto di strada in via S. Alessandro , dal semaforo di via Garibaldi all'angolo di via Botta	ZTL	ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	Dopo anni di applicazione, la ZTL temporanea (a fasce orarie) oggetto dell'osservazione, ha dimostrato grosse criticità sotto il profilo del suo funzionamento legate alle diverse funzioni presenti in loco (asili, istituzioni religiose, etc.) che in taluni casi hanno creato incompatibilità riferite agli orari di applicazione della stessa. Nasce pertanto la necessità di definire un nuovo assetto viabilistico senza escludere l'eliminazione della citata ZTL, attraverso uno specifico Piani di dettaglio, come previsto al nuovo capitolo 1.6
32	Residenti quartiere di Longuelo Pedretti Luisanna	E0184365 del 12/12/2012	Privati				CONSIDERAZIONE	Il documento non presenta vere e proprie osservazioni ma considerazioni. Non risulta quindi possibile controdedurle.