



Partito Democratico Bergamo  
Segretario **Daide Casati**



## **SVILUPPO SOSTENIBILE ED INFRASTRUTTURE**

Documento di sintesi delle priorità dei territori

A CURA DI

**Elio Moschini**

componente della Segreteria Provinciale con delega tematica

VERSIONE

2.0

DATA

11\_2019

# ISOLA BERGAMASCA

## PREMESSE

La situazione trasportistica e infrastrutturale dell'Isola Bergamasca è critica da tempo, serve perciò un'altra cultura "Condicio sine qua non" per evitare declino e garantire sviluppo sostenibile a questo Territorio è affrontarlo nell'insieme, come sistema che interagisce con altri, la Città metropolitana di Bergamo in primis (ma anche Orobie, Brianza e Lecchese): parte del "Sistema lombardo" e con la prospettiva della "Città dell'Isola". Sostenibilità dello sviluppo implica trasferire rapidamente su ferro la maggior parte dei "trasporti di massa". La Tratta D della Autostrada Pedemontana (Vimercate-Osio sotto) a parere del territorio non serve più, perché inutile e dannosa. Quindi - sul mercato dei trasporti - l'offerta ferroviaria va resa attrattiva e competitiva rispetto alla gomma: la sua attuazione deve diventare priorità assoluta di decisioni, progetti, finanziamenti e tempi realizzativi, e di conseguenza di scelte e azioni politiche, a tutti i livelli.

L'acquisto di nuovi treni è necessario, ma insufficiente. È indispensabile ammodernare, sviluppare e rendere affidabile ed efficiente la rete. Inoltre l'offerta ferroviaria deve dare risposte "su misura" a domande diverse: reali (pendolari, servizi e turismo locale) e potenziali (professionali, aeroporti e turismo remoto, intercity).

Il territorio necessita di una nuova visione e un nuovo approccio alla mobilità che guardi ad una radicale cura del ferro ritenuta indispensabile per migliorare l'efficienza dei trasporti delle persone e delle merci e per far sì che si applichi un modello di sviluppo sostenibile per le future generazioni.

## OPERE PRIORITARIE

- Raddoppio completo dell'Asse Interurbano Ferroviario Ponte San Pietro-Bergamo-Montello, allargando i ponti su Brembo e Quisa, eliminando i passaggi a livello e con tutte le fermate intermedie e prevederne l'uso da tre tipologie di traffico: regionali-pendolari (treni Pop e Rock), locali frequenti fascia pedemontana (tram per tutte le fermate) e Inter aeroporti e intercity veloci (solo per i Poli Interscambio);
- Trasformare il quartiere commerciale di Ponte San Pietro in Polo di Interscambio Isola e Valle Imagna;
- Collegamenti su ferro anche verso Sud (Terno-Filago-Capriate) e verso Nord (Ambivere/Mapello-Almenno);
- Collegamento stradale Adda-Terno;
- Un nuovo ponte sull'Adda, a doppio senso e di "portata adeguata" al trasporto merci pesante la soluzione più appropriata e, forse, più economica, pare l'abbinamento al ponte ferroviario (RFI) e il collegamento all'asse interurbano (Terno d'I.) ma, per ragioni di celerità e attenzione al sud Isola, non possiamo escludere la soluzione (di Infrastrutture Lombarde) da Capriate (BG) a Cornate d'A. (MB) sfruttando itinerario e fattibilità della Pedemontana, sempre che sia fatto entro fine 2020 (Ass. Regione);
- La "dorsale" stradale da Terno (Asse Interurbano) a Filago, prevista dal Progetto Pedemontana, con -collegamenti a Calusco e al nuovo ponte, ovunque sia, e garanzia di fasce di rispetto e accessi limitati. -ridisegno di accesso e svincoli A4, anche per affrontare effetti negativi di Crespi (Percassi) e Leolandia;
- Eliminazione della tratta D della Pedemontana (Vimercate-Osio Sotto) , collegare con una bretella la tratta C con la TEEM;
- La soluzione dei problemi di collegamento con Lecco e Como (Briantea), valutando però gli effetti negativi di circonvallazione di Cisano B.sco e "bretellina" (Barzana-Mapello), da correggere e la capacità di "tenuta" del ponte di Brivio, oltre la liberazione degli ostacoli a Ponte San Pietro: esistenti (semaforo) e prevedibili (rotatoria stazione).



Alternativa alla Pedemontana su binari

## AZIONI

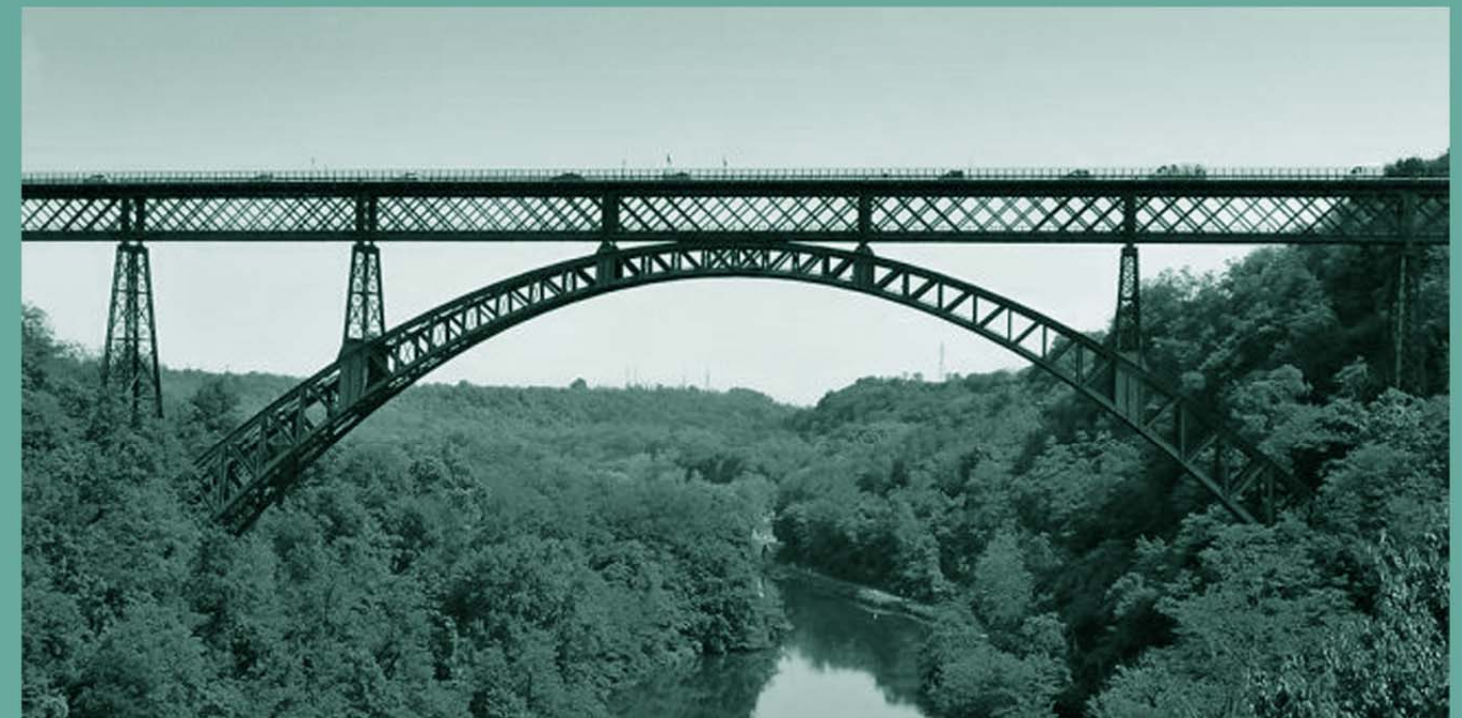
- Sviluppo dei progetti e reperimento delle risorse;
- coinvolgimento del territorio tramite un tavolo di lavoro che interagisca col tavolo Provinciale, con le realtà sociali, economiche e istituzionali del territorio

## ATTORI INTERESSATI

Stato (MIT), RFI, Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Comuni di Bergamo e della zona interessata, azienda del TPL

## RISULTATI ATTESI

- Efficientamento dei collegamenti con Bergamo, Milano e Lecco;
- Spostamento dei passeggeri e delle merci dalla gomma al ferro;
- Un unico sistema integrato tra le diverse modalità di trasporto;
- Maggior libertà di movimento, puntualità, risparmio e un ambiente più salubre.



Il ponte San Michele oggetto di interventi di risanamento per 21,5 Mil

# HINTERLAND SUD

## PREMESSE

Il territorio posto a sud del Capoluogo è interessato da infrastrutture strategiche che hanno rilevanza e valenza provinciale a partire dall'aeroporto di Orio al Serio che rappresenta una grande opportunità per lo sviluppo e la crescita del territorio, ma che al tempo stesso, trattandosi di un City Airport, presenta forti criticità dal punto di vista dell'inquinamento ambientale che hanno ricadute negative per quanto riguarda il benessere dei cittadini costretti a convivere con i numerosi atterraggi e decolli giornalieri.

Altro tema riguarda le connessioni con le autostrade, in modo particolare il progetto di ridisegno del casello di Dalmine e la tratta "D" della Pedemontana che dovrebbe arrivare a congiungersi con la A4 all'altezza di Osio Sotto e favorire quindi i collegamenti in direzione Ovest con Malpensa.

Più in generale per quanto riguarda la viabilità su gomma, decisamente caotica, si deve ragionare su come rivedere la rete nel suo complesso (Statale 42, 525, Cremasca, Francesca, Tangenziale Sud e Dalmine/Villa d'Almè, ecc.) ed in modo particolare i nodi di interconnessione delle varie tratte.

Rimane poi da definire il tema dello scalo merci, oggetto di approfondimento proprio in queste settimane, che deve essere spostato da Bergamo per evidenti ragioni di contesto e di sviluppo dell'area di porta Sud e che va ripensato in un altro settore del territorio provinciale.

## OPERE PRIORITARIE

- Risolvere il tema ambientale dell'aeroporto di Orio al Serio;
- Ridisegno del casello di Dalmine;
- Tema della tratta D della Pedemontana;
- Nuovo scalo merci della Provincia di Bergamo.



Il progetto del casello di Dalmine



L'aeroporto di Orio al Serio

## AZIONI

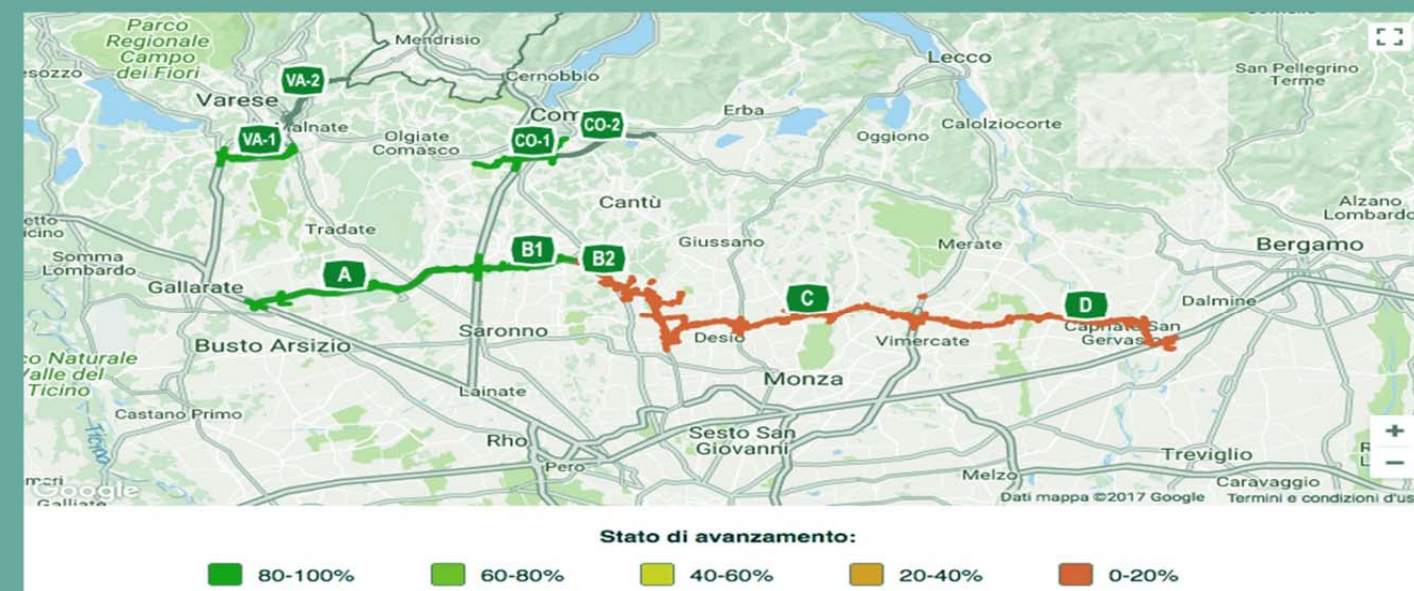
- Sviluppo dei progetti, reperimento delle risorse e maggior coordinamento tra i Comuni interessati dalle opere e la Regione Lombardia.
- Coinvolgimento dei Sindaci da parte di SACBO

## ATTORI INTERESSATI

MIT, Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Comuni, Comitato aeroportuale, RFI

## RISULTATI ATTESI

- Riduzione dei tempi dei collegamento con la pianura e con Milano e Malpensa;
- Miglioramento della situazione ambientale e della qualità della vita dei cittadini;
- Spostamento delle merci dalla strada al ferro con vantaggi dal punto di vista dell'ambiente e di una maggior scorrevolezza stradale.



Il tracciato della Pedemontana e lo stato di avanzamento

# LA BASSA BERGAMASCA -GERA D'ADDA-

## PREMESSE

La Gera d'Adda si sviluppa attorno alla città di Treviglio che con i suoi circa 30 mila abitanti è la seconda città più popolosa della provincia di Bergamo. Il contesto della bassa è fortemente caratterizzato dal paesaggio agricolo, che nel corso dei secoli è stato antropizzato dalla mano dell'uomo, e che connota questo pezzo di provincia sino ad estendersi fino alla Pianura Padana. Un territorio vivo con una forte vocazione agricola.

Treviglio risulta ben collegata in senso Est-Ovest (innestandosi sul corridoio n. 5 Lisbona-Kiev) e molto meno efficacemente in direzione Nord-Sud. Se infatti l'avvento della BREBEMI ha favorito i collegamenti con Milano e Brescia, certamente è altrettanto vero che essa ha creato un "fossato" che ha ulteriormente complicato i collegamenti dalla Bassa col Capoluogo e con le Valli. Una seconda ragione è certamente legata all'inadeguatezza della viabilità esistente non più in grado di sostenere i livelli di traffico odierni. Da evidenziare anche l'utilizzo inadeguato della linea ferroviaria il cui raddoppio effettuato nel 2004/2005 e l'attivazione di n. 3 nuove fermate (Stezzano, Levate e Arcene) avvenuta nel 2008 consentirebbero (con idonea programmazione e materiale rotabile adeguato) di farne un uso di tipo metropolitano.

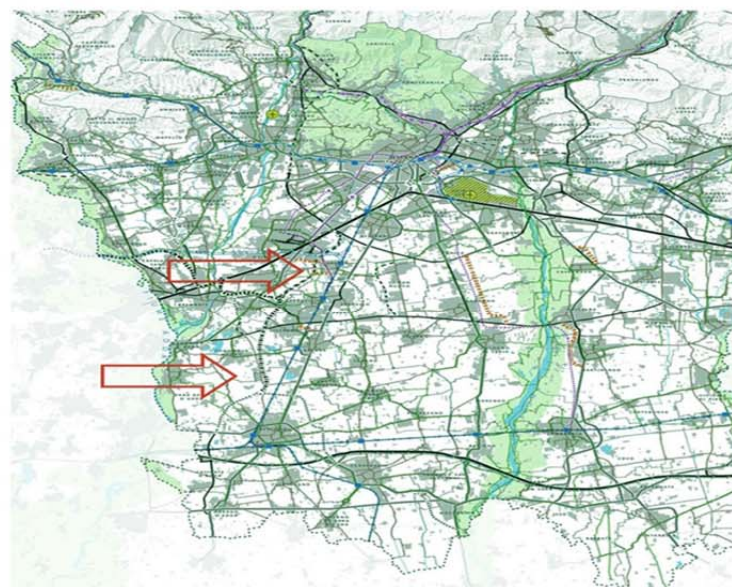
Altra criticità emersa dalla discussione è quella che riguarda la carenza di un progetto di coordinamento dei vari tipi di trasporto pubblico, condizione essenziale per far sì che il trasporto pubblico rappresenti un'alternativa valida all'utilizzo dell'auto privata, che come noto, inquina, occupa spazio h. 24 ed è molto costosa (mediamente 3.800 Euro all'anno).

## OPERE PRIORITARIE

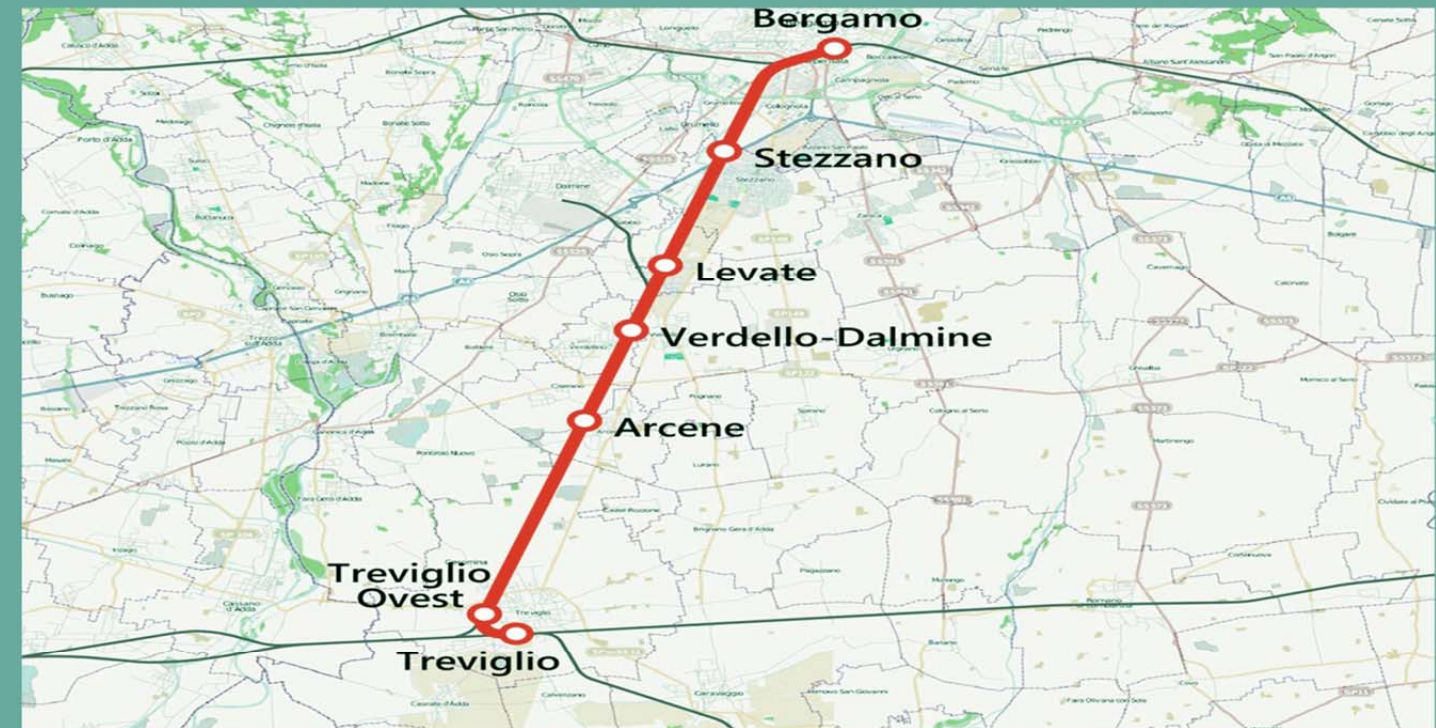
- Ragionare sulla soluzione migliore per migliorare il collegamento con Bergamo nel rispetto dell'ambiente agricolo;
- Potenziamento dei collegamenti ferroviari mediante l'utilizzo di materiale rotabile adeguato e la messa in atto di una diversa programmazione;
- Sp 141 tema della dismissione portata avanti da Regione Lombardia



Lo stato di fatto



Il tracciato della Bergamo-Treviglio presente nel PTCP



Tracciato della ferrovia Bergamo-Treviglio

## AZIONI

Sviluppo dei progetti, reperimento delle risorse e maggior coordinamento tra i Comuni e gli enti di livello superiore

## ATTORI INTERESSATI

Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Comuni della zona interessata, RFI, Autostrade Bergamasche

## RISULTATI ATTESI

- Riduzione dei tempi del collegamento con Bergamo;
- Decongestionamento del traffico locale;
- Miglioramento dei collegamenti su ferro;
- Miglioramento dell'interscambio fra il trasporto su ferro e quello su gomma.



Il paesaggio agricolo della Bassa

# LA BASSA BERGAMASCA-CALCIANA-

## PREMESSE

Con l'avvento della BREBEMI sono certamente migliorati i collegamenti su gomma in direzione Est-Ovest, in particolare con Milano e Brescia mentre invece sono rimasti inalterati i problemi di collegamento per quanto riguarda il trasporto su ferro, infatti la linea Brescia-Milano presenta forti criticità sia per quanto riguarda il servizio ed il materiale rotabile (cronici ritardi, convogli sporchi e con continui guasti agli impianti di condizionamento e di raffrescamento, ecc...) sia per quanto riguarda l'infrastruttura e le piccole stazioni (Morengo-Bariano, Vidalengo) che si presentano con forti segni di degrado e dove i treni non fermano quasi più. Questo comporta che le persone, vista l'assenza di un adeguato trasporto pubblico su gomma, si rechino con l'auto privata alle stazioni di Treviglio o di Romano con tutto ciò che ne consegue dal punto di vista del carico di traffico e dell'inquinamento. La BREBEMI ha inoltre favorito l'insediamento di molte strutture di logistica che inevitabilmente anch'esse comportano un aumento considerevole del traffico pesante su gomma.

Altra criticità è quella che riguarda il collegamento Nord-Sud, con Bergamo in particolare il cui tracciato stradale prevede l'attraversamento di numerosi centri abitati (Martinengo, Ghisalba, Cavernago) la cui soluzione potrebbe essere trovata mettendo in campo due differenti opzioni: la realizzazione della "nuova cremasca" strada che misura circa 11 km e che collegherebbe Martinengo alla tangenziale Sud di Bergamo nei pressi del comune di Zanica, oppure mediante la realizzazione di una nuova linea di trasporto collettivo su ferro in sede protetta che transitando nei pressi dell'aeroporto colleghi Romano con la nuova stazione europea prevista nell'area di Porta Sud a Bergamo.

## OPERE PRIORITARIE

- Potenziamento dell'attuale linea ferroviaria Brescia-Milano e miglioramento del servizio;
- Realizzazione del tratto di strada "Nuova cremasca" che collega Martinengo con la tangenziale Sud innestandosi nei pressi di Zanica;
- Studio del collegamento di trasporto collettivo su ferro in sede protetta con Bergamo ed il suo aeroporto



La stazione di Morengo-Bairano



Le nuove opere di collegamento previste nel PTC

## AZIONI

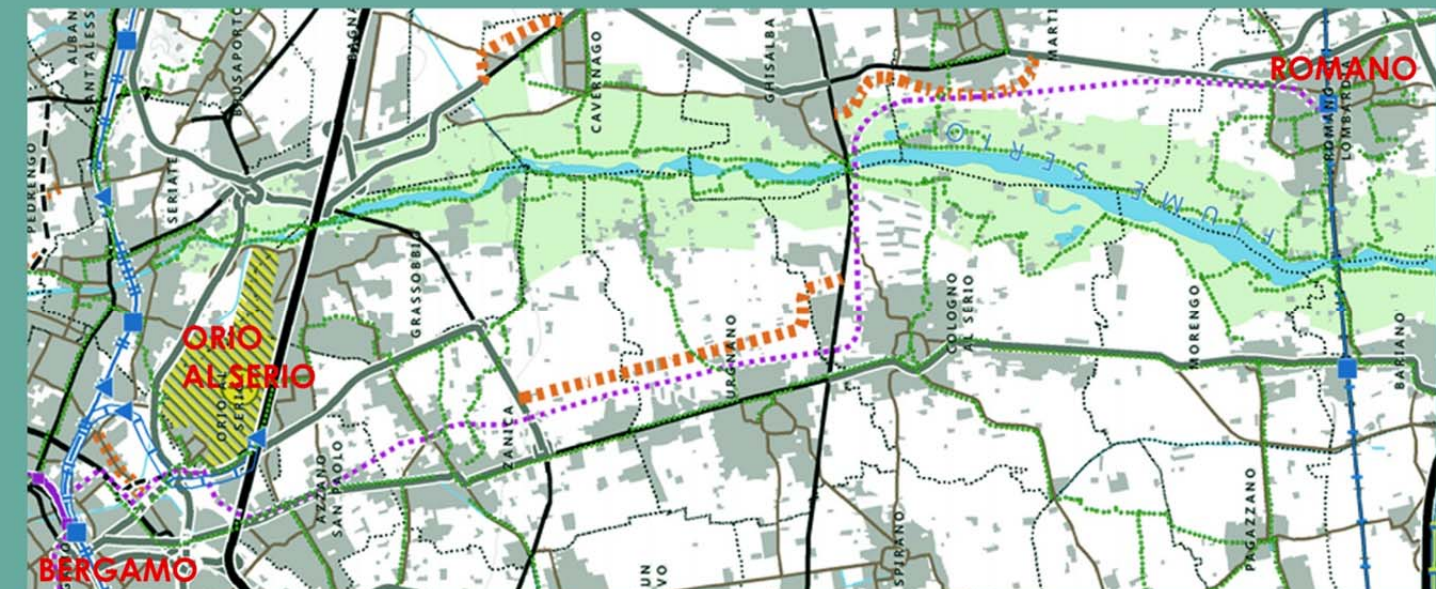
Sviluppo dei progetti, reperimento delle risorse e maggior coordinamento tra i Comuni e gli enti di livello superiore

## ATTORI INTERESSATI

Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Comuni della zona interessata, RFI, Trenord

## RISULTATI ATTESI

- Riduzione dei tempi dei collegamenti con Bergamo;
- Decongestionamento del traffico locale;
- Miglioramento dei collegamenti su ferro verso Milano;
- Miglioramento dell'interscambio fra il trasporto su ferro e quello pubblico su gomma.



In viola l'ipotesi di collegamento su ferro con Bergamo, mentre in arancio quello stradale

# HINTERLAND EST DI BERGAMO

## PREMESSE

Il territorio soffre sostanzialmente di due grandi criticità rappresentate, da un lato, dalla connessione con il Capoluogo che risulta complicata, a tratti una vera e propria odissea, in assenza di una adeguata strada di penetrazione da Est dotata di un moderno ponte di attraversamento del fiume Serio alternativo al vecchio ponte romano di Gorle. I primi progetti risalgono alla fine degli anni sessanta, ma per diverse ragioni non si sono ancora concretizzati. L'altro tema, delicato, riguarda l'aeroporto di Orio al Serio in particolar modo l'aspetto ambientale legato al contesto fortemente urbanizzato entro il quale si colloca lo scalo bergamasco. Il Caravaggio infatti è a tutti gli effetti un City Airport e come tale incide inevitabilmente sull'aspetto ambientale e della qualità della vita di chi vive e lavora nelle aree più esposte all'attività di decollo e atterraggio degli aeromobili. Essendo però Il Caravaggio una risorsa per lo sviluppo del territorio è fondamentale conciliare l'operatività dello scalo con il tema dell'inquinamento acustico e più in generale con l'ambiente. Tema questo particolarmente sentito dalle comunità locali e dagli amministratori che sono chiamati a tutelare la qualità della vita e la salute dei propri concittadini. Infine il tema del raddoppio della linea ferroviaria da Ponte San Pietro a Montello potrebbe offrire una valida alternativa al trasporto su gomma per quanto riguarda le relazioni sull'asse Est-Ovest in generale e nella connessione con il Capoluogo in particolare, contribuendo alla riduzione della pressione di traffico (70 mila auto/giorno) che si esercita su Bergamo, anche per ragioni di tipo morfologico (Capoluogo posto a ridosso dei colli).

## OPERE PRIORITARIE

- Nuova strada di penetrazione da Est;
- Soluzioni per far fronte all'inquinamento acustico e ambientale legata all'attività dall'aeroporto internazionale "Il Caravaggio" di Orio al Serio;
- Raddoppio della tratta Bergamo-Montello per farne un uso di tipo metropolitano con relative fermate e parcheggi di interscambio;
- Collegamento ciclopedonale tra Negrone e Tribulina e tra Scanzorosciate e Gavarno di Nembro, nuova rotonda di Montenegrone.



Aeroporto "Il Caravaggio"



La nuova strada di penetrazione da est

## AZIONI

- Sviluppo dei progetti, reperimento delle risorse e maggior coordinamento tra i Comuni interessati dalle opere.
- Coinvolgimento dei Sindaci da parte di SACBO e dei comitati Aeroporto Orio al Serio

## ATTORI INTERESSATI

- Stato, Regione, Provincia di Bergamo, Comuni della zona interessata, SACBO, RFI

## RISULTATI ATTESI

- Riduzione dei tempi di collegamento con Bergamo;
- Miglioramento della situazione ambientale e della qualità della vita dei cittadini;
- Miglioramento dei collegamenti sulla direttrice Est-Ovest



Mappa Ponte San Pietro-Montello

# BASSO SEBINO E VAL CALEPIO

## PREMESSE

Il territorio è connotato dalla presenza del Lago d'Iseo che in particolare dal 2016 (con l'evento The Floating Piers) rappresenta una grande attrazione turistica, oltre che dalla presenza del distretto industriale della gomma uno dei maggiori distretti mondiali per la produzione di guarnizioni che assolve a circa il 60% del fabbisogno globale, nonché sede di uno dei settori trainanti dell'economia bergamasca, bresciana e lombarda che raccoglie 140 imprese e che dà lavoro a circa 5.500 persone.

Le tematiche sono quindi legate principalmente a quanto sopra (industria e turismo) e riguardano sostanzialmente i collegamenti con la porzione posta a nord del Sebino tramite la ex strada statale 469 Sebina Occidentale (SS 469) che sempre più spesso è coinvolta dalla caduta di massi, mettendo così a repentaglio la sicurezza di automobilisti e di decine di pedoni e ciclisti che la percorrono ogni giorno. Sono quindi necessari interventi urgenti di messa in sicurezza in particolare tra l'abitato di Portirone e il Comune di Riva di Solto, oltre alla realizzazione del progetto pensato tempo fa dalla Provincia di Bergamo che prevede la realizzazione di nuovi tratti stradali posti in galleria.

Considerata la pericolosità della Provinciale 91, che detiene un triste primato di vittime e ben 382 incidenti in 10 anni e la sua inadeguatezza, è fondamentale risolvere i collegamenti con la A4 mediante la realizzazione della bretella Sarnico-Capriolo e tramite la realizzazione del terzo lotto della della SP 91 dal Comune di Grumello al Comune di Capriolo.

Importante in chiave turistica anche lavorare sul tema del ferro ripristinando il collegamento Parazzolo-Palazzolo e lavorare sull'estensione dell'offerta di mobilità dolce.

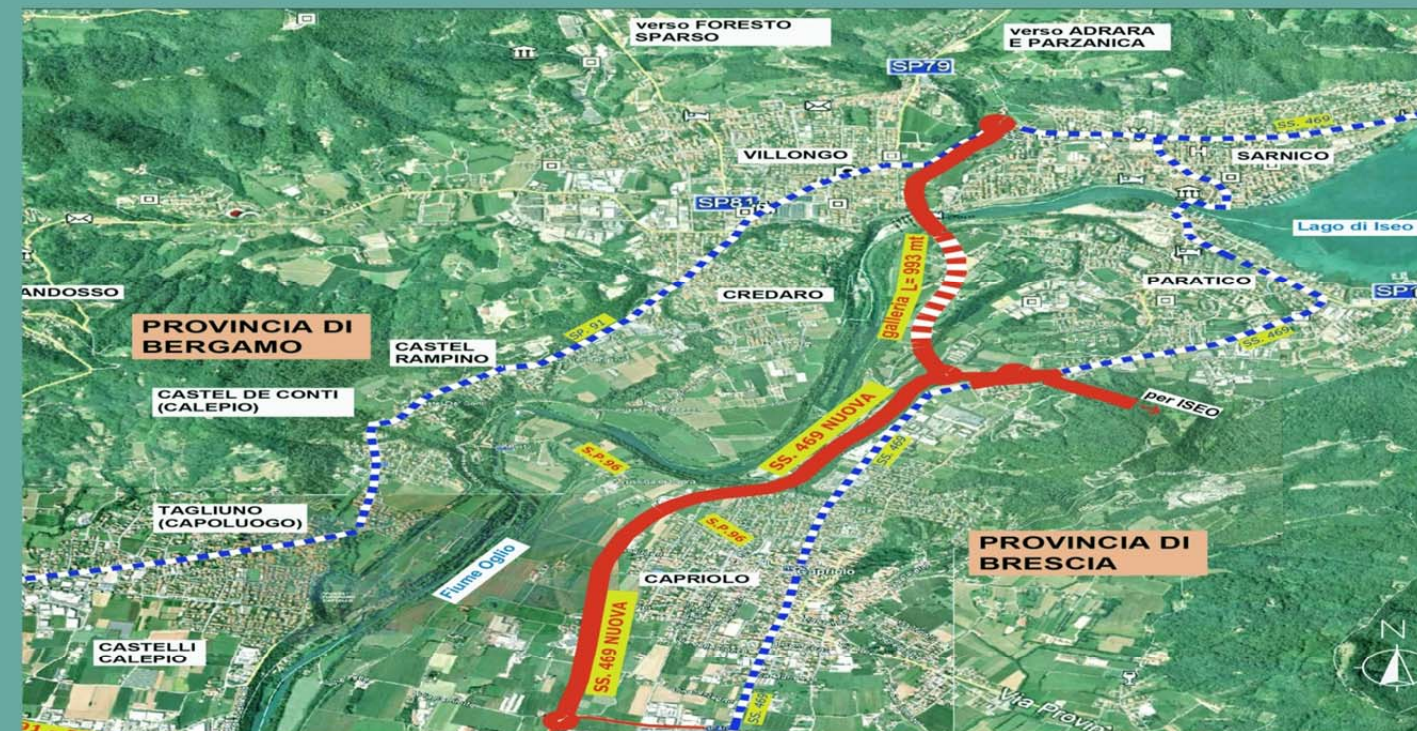
## OPERE PRIORITARIE

- Messa in sicurezza della ex strada statale 469 Sebina Occidentale (SS 469) e realizzazione del progetto di miglioramento con l'aggiunta di tratti in galleria;

-Nuova bretella Sarnico-Capriolo;

-Realizzazione del terzo lotto della SP 91;

-Ripristino del collegamento ferroviario Palazzolo-Paraticco



La bretella Sarnico-Capriolo

## AZIONI

Sviluppo dei progetti, reperimento delle risorse e maggior coordinamento tra i Comuni interessati dalle opere.

## ATTORI INTERESSATI

Stato, Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Provincia di Brescia, Comuni della zona interessata, RFI, ANAS.

## RISULTATI ATTESI

-Riduzione dei tempi di collegamento con la A4;

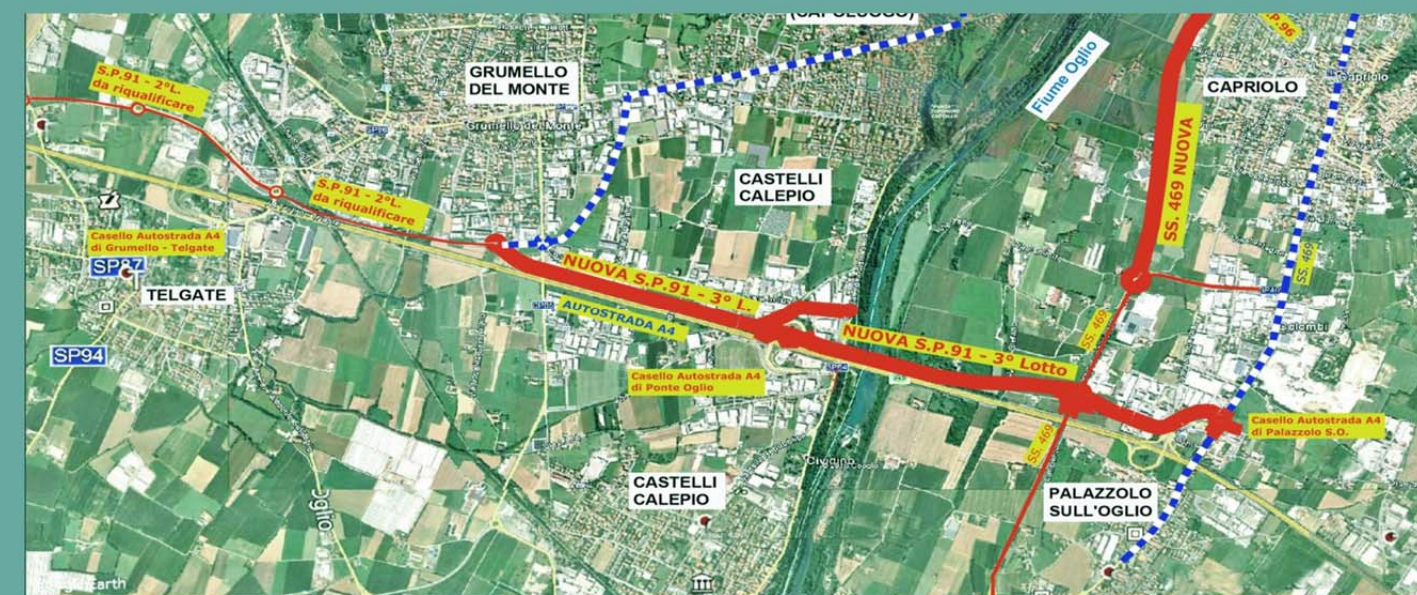
-Decongestionamento del traffico locale su gomma che attualmente gravita sulla SP 91;

-Miglioramento delle connessioni per le aziende, sia per quanto riguarda il trasporto merci che per dipendenti e fornitori;

-Miglioramento della ricettività turistica tramite il potenziamento del trasporto su ferro e tramite una maggiore offerta di mobilità dolce.



La Sebina Occidentale durante la Sarnico Lovere Run



Il terzo lotto della SP 91

# ALTO SEBINO E VAL CAVALLINA

## PREMESSE

Il territorio soffre sostanzialmente di due grandi criticità: la prima riguarda i collegamenti col Capoluogo, verso cui si recano ogni giorno migliaia di studenti e lavoratori, a causa della situazione della SS42 nel tratto tra Trescore a Sovere che non risulta più adeguata a sostenere l'attuale mole di traffico, mentre la seconda criticità riguarda il collegamento con i paesi che si affacciano sul Lago d'Iseo e cioè la Ex. SS469 Sebina Occidentale che attualmente risulta pericolosa in quanto sempre più spesso è interessata da cadute di massi. Tale strada se messa in sicurezza e migliorata anche attraverso l'aggiunta di nuovi tratti in galleria potrebbe offrire un'opportunità eccezionale di sviluppo turistico per tutto il Sebino fortemente rilanciato nel 2016 dall'evento di "The Floating Piers" di Christo. Tale evento deve essere rigenerato per per far sì che non rimanga solo un piacevole ricordo.

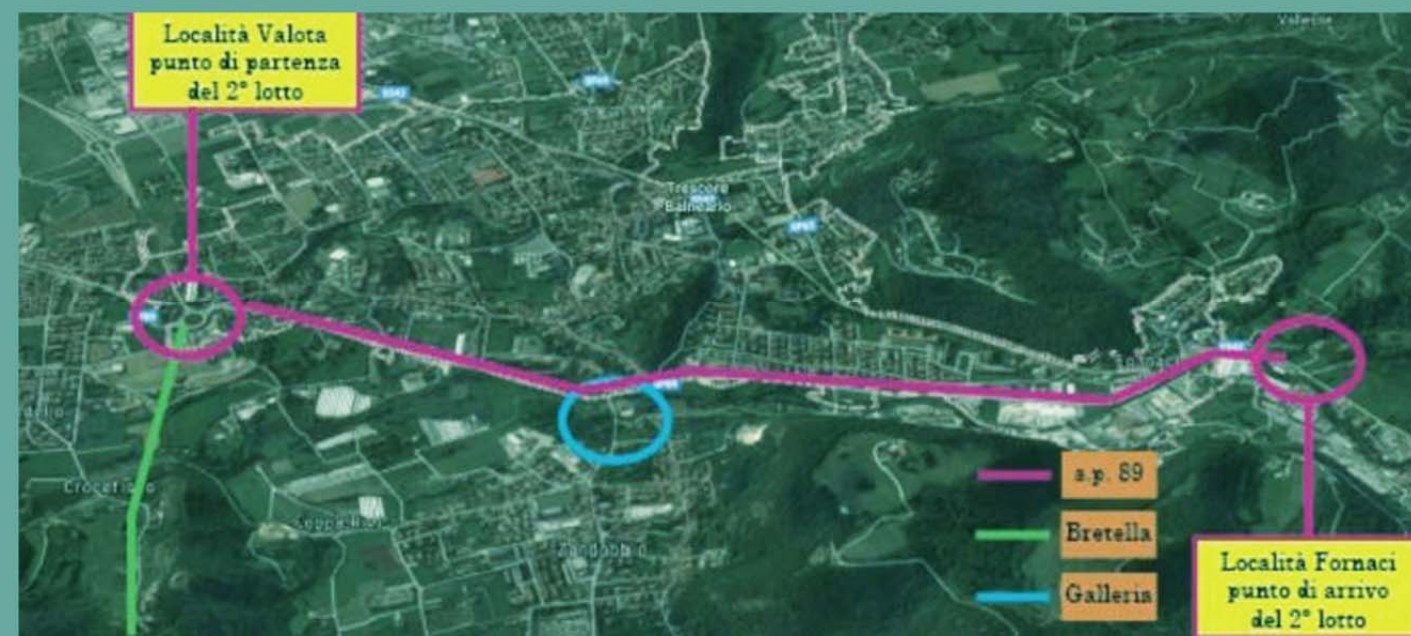
Infine l'altro problema che si riscontra sono i collegamenti dei mezzi pubblici in particolare delle linee degli autobus con la stazione del treno di Pisogne e più in generale con la sponda Bresciana del Lago d'Iseo con cui non esiste alcun coordinamento tale da garantire un agevole interscambio del mezzo pubblico.

## OPERE PRIORITARIE

- Variante alla SS42 lotto Trescore-Zandobbio-Entratico e per il futuro sino a Sovere;
- Messa in sicurezza e realizzazione di nuove tratte della ex Strada Statale 469 Sebina Occidentale (SS 469).
- Coordinamento del TPL di modo che i bus diretti verso il deposito di Costa Volpino proseguano la loro corsa (di pochi chilometri) sino alla stazione dei treni di Pisogne così da poter raggiungere Edolo e Brescia.



Vista aerea dell'Alto Sebino



Variante alla SS42 -secondo lotto-

## AZIONI

- Sviluppo dei progetti, reperimento delle risorse e maggior coordinamento tra i Comuni interessati dalle opere;
- Coinvolgimento del territorio e del comitato della SS42;
- Imporre nel nuovo bando per il TPL l'utilizzo di tecnologie che consentano di monitorare in tempo reale gli spostamenti dei mezzi da parte della società di gestione e da parte degli utenti per quanto di loro interesse (eventuali ritardi/sospensioni, coincidenze, ecc...)

## ATTORI INTERESSATI

Stato, Regione, Provincia di Bergamo, Provincia di Brescia, Comuni della zona interessata, Comunità montana dei laghi Bergamaschi, ANAS, agenzie del TPL

## RISULTATI ATTESI

- Riduzione dei tempi di collegamento con Bergamo;
- Incremento del turismo;
- Miglioramento dei collegamenti interni all'Alto Sebino (Bergamasco e Bresciano)



Strada provinciale ex SS 469 Sebina Occidentale



# VALLE SERIANA

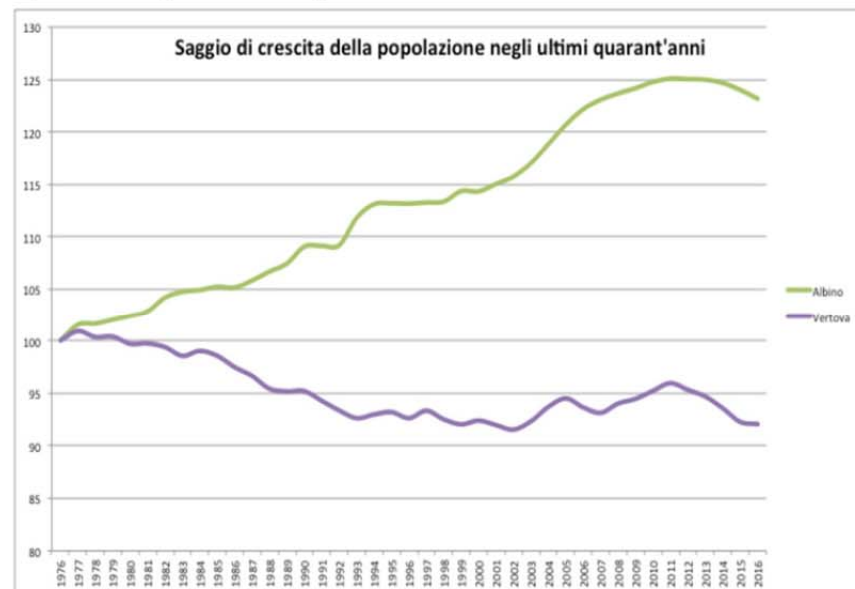
## PREMESSE

La Valle Seriana si connota come città lineare diffusa, un tessuto edilizio che si estende senza soluzione di continuità dal Capoluogo lungo tutta la Valle, che nella parte bassa risulta ben servita dalla linea T1 della TEB che congiunge dal 2009 il capoluogo con Albino e che ha contribuito, almeno in parte, a rigenerare il territorio. Infatti i benefici e le opportunità da cogliere "oltre l'infrastruttura" sono molteplici, riguardano la qualità della vita, lo sviluppo della città e le relazioni sociali. Non è un caso che i dati che riguardano lo spopolamento peggiorano nettamente da Albino salendo verso l'alta Valle. Il tram può svolgere un ruolo di ricucitura e di stimolo al ripensamento degli spazi aperti, alla rigenerazione di aree dismesse oltre ad essere particolarmente efficace per quanto riguarda il tema ambientale e anche sociale inteso nel senso di riscoprire un'esperienza (del viaggio) civile e condivisa tipica di una società organizzata.

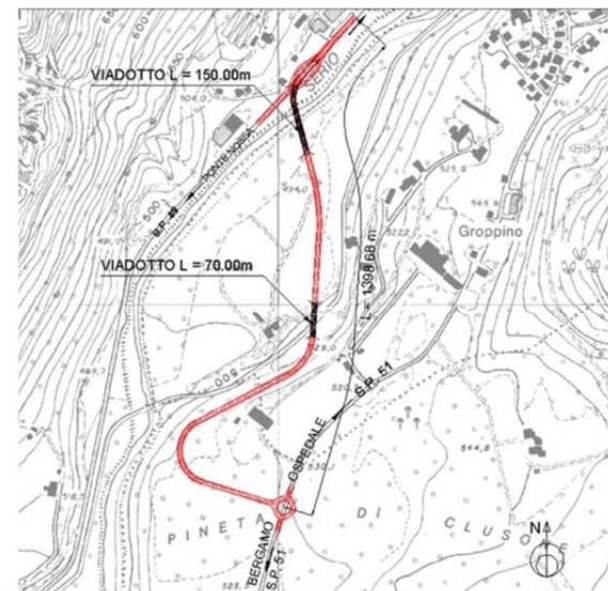
Permangono invece evidenti problematicità per quanto riguarda i collegamenti su gomma che in diversi tratti come al semaforo di Colzate, all'ingresso della Montenegrone in direzione Seriate-A4, in ingresso a Bergamo all'altezza del Rondò delle Valli, oppure la sera alle curve della Selva, in uscita dalla Montenegrone verso Gazzaniga si generano lunghe code. Servono quindi soluzioni che alleggeriscano il traffico nella tratta posta tra Nembro e Bergamo.

## OPERE PRIORITARIE

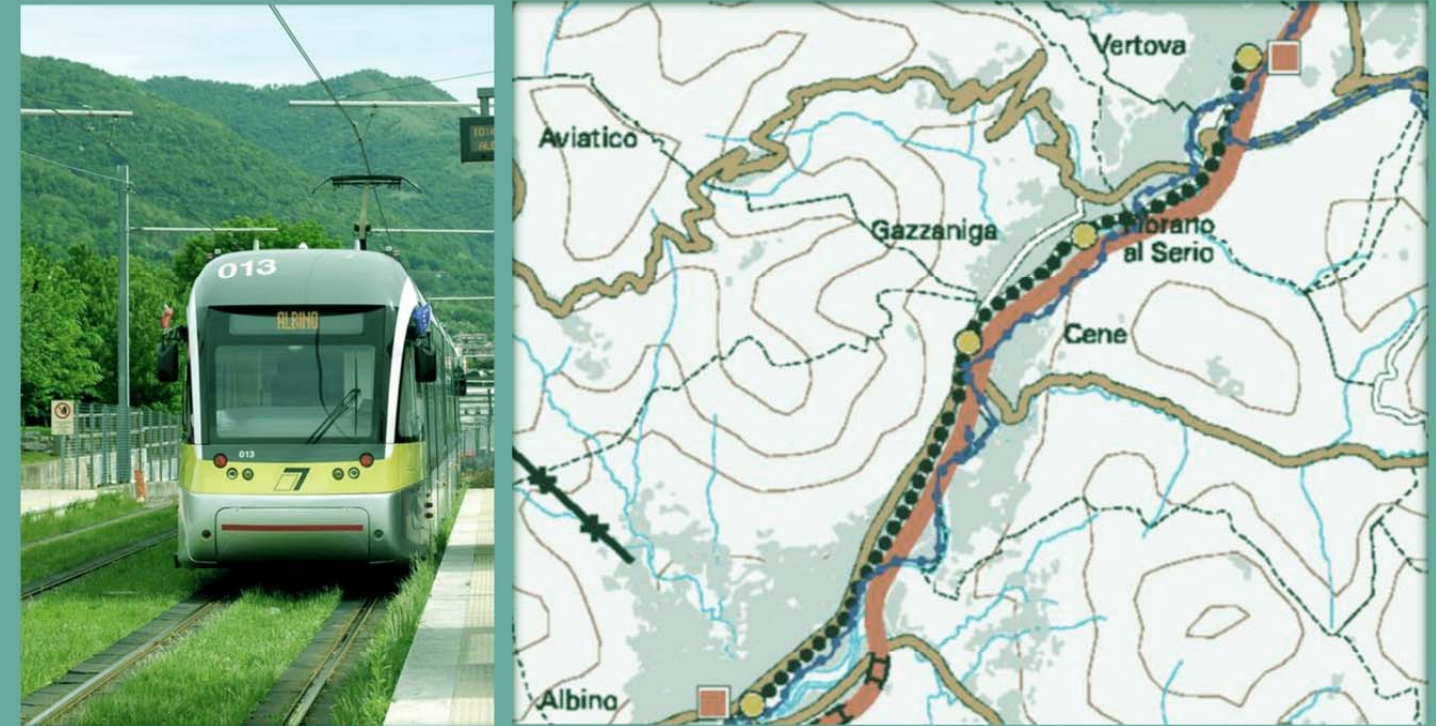
- Prolungamento della linea T1 Albino-Vertova;
- Studio di fattibilità del raddoppio della SP ex Strada Statale 671 nel tratto compreso tra i comuni di Albino e di Bergamo;
- Variante agli abitati di Ponte Nossola e Clusone SP n. 35 (curve della Selva);
- Viabilità alternativa tra Casnigo Ponte Selva mediante allargamento della carreggiata (vedi studio della Provincia) tra la rotonda di Casnigo e il bivio Itema;
- Studio di fattibilità per sciogliere il nodo del traffico nella galleria Montenegrone, in entrata verso Seriate ed in uscita verso l'alta valle;
- Variante di Cerete Basso;
- Sovrappasso Rondò delle Valli già previsto nell'ambito del progetto Chorus Life (realizzazione prevista per il 2021).



Andamento della popolazione



La variante di Cerete Basso



La T1 e il tracciato del prolungamento da Albino a Vertova

## AZIONI

- Sviluppo dei progetti, reperimento delle risorse e maggior coordinamento tra i Comuni interessati dalle opere e la Regione Lombardia;
- Coinvolgimento dei Sindaci;
- Utilizzo delle risorse del BIM e della C.M. 2019.2024 (10 mil. di Euro) per la viabilità stradale;
- Ampliamento degli orari della T1 in fascia serale;
- Convenzione tra Comuni e Comunità Montana per garantire la costante manutenzione della pista ciclabile.

## ATTORI INTERESSATI

MIT, Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Comunità Montana della Valle Seriana, BIM, Comuni della zona interessata, TEB, Comitato prolungamento Tram Albino-Vertova.

## RISULTATI ATTESI

- Riduzione dei tempi di collegamento con Bergamo e con la pianura;
- Miglioramento della qualità ambientale e della vita dei cittadini;
- Incremento del turismo.



Rondo delle Valli

# VALLE BREMBANA

## PREMESSE

La Valle Brembana essendo un territorio periferico e montano soffre di un problema di collegamenti col Capoluogo e con la pianura più in generale, questo problema tipico delle valli penalizza fortemente lo sviluppo del territorio e la sua vocazione turistica data dalle bellezze ambientali e paesaggistiche.

Per far fronte a tutto ciò si rende necessaria la realizzazione di un moderno trasporto su ferro rappresentato dal progetto della linea tramviaria Bergamo-Villa d'Almè (T2) oltre al completamento di alcune opere viabilistiche come la Variante di Zogno ed il collegamento della ciclo via della valle Brembana, sempre tramite il completamento del tassello mancante in Comune di Zogno. Fondamentale per quanto riguarda la mobilità su gomma anche completare il cantiere del tratto Treviolo-Paladina (secondo lotto della tangenziale sud). Problematicità rilevante è anche quella del trasporto pubblico che è sempre più carente per via dei costi elevati, se raffrontati al numero di utenti, e allora perchè far viaggiare autobus vuoti da trenta posti e non utilizzare invece un mezzo meno impattante come un'autovettura per il trasporto pubblico in alta valle che consentirebbe di contenere i costi sul bilancio pubblico e massimizzare il servizio per l'utenza? Oggi grazie all'analisi dei dati questo lo possiamo fare. Quando si parla di infrastrutture si devono considerare anche quelle di tipo digitale che sono fondamentali per garantire una veloce connessione ai dati senza la necessità di doversi muovere, offrendo quindi la possibilità di lavorare anche da casa. Per fare molte di queste cose è necessario reperire le adeguate risorse economiche tramite l'accesso ai fondi BIM e poter godere di condizioni fiscali favorevoli come avviene nelle vicine valli con condizioni morfologiche e geografiche molto simili.

## OPERE PRIORITARIE

- Realizzazione della tratta tramviaria T2 Bergamo-Villa d'Almè;
- Completamento della variante di Zogno e del tratto di pista ciclopedonale sempre in Comune di Zogno;
- Completamento del secondo lotto della Tangenziale Sud-tratta Treviolo-Paladina;
- Completamento dell'infrastrutturazione digitale per l'utilizzo di banda larga e 5G



Ritugio passo San Marco



Il tracciato della linea T2

## AZIONI

- Sviluppo dei progetti, reperimento delle risorse e maggior coordinamento tra i Comuni interessati dalle opere e la Regione Lombardia.
- Coinvolgimento dei Sindaci

## ATTORI INTERESSATI

Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Comunità montana della Valle Brembana, BIM, Comuni della zona interessata, TEB.

## RISULTATI ATTESI

- Riduzione dei tempi dei collegamento con Bergamo e con la pianura;
- Miglioramento della situazione ambientale e della qualità della vita dei cittadini;
- Incremento del turismo.



La variante di Zogno

# VALLE IMAGNA E SAN MARTINO

## PREMESSE

Uno degli aspetti ritenuti fondamentali riguarda il completamento di diverse opere che vi sono in essere da tempo e che riguardano principalmente i collegamenti con la zona dell'Isola Bergamasca presso la quale diversi cittadini del territorio si recano quotidianamente per studio o per lavoro.

Di primaria importanza anche il miglioramento dei collegamenti con il Capoluogo, il miglioramento dell'offerta di mobilità dolce lungo la Valle e un potenziamento del servizio di trasporto pubblico che offra inoltre la possibilità di interscambio ferro-gomma.

## OPERE PRIORITARIE

- Variante di San Sosimo, ideazione inizio anni 2000, subito problematica per errori progettuali; nuovo annuncio nel 2013 e promesse di inizio lavori nel 2015, poi continui rimpalli tra enti di vario livello sulle competenze e le responsabilità per poi scoprire della mancanza di fondi nel 2016. Dopo annunci e rinvii ed a seguito del reperimento delle risorse mancanti da parte della Regione, forse, i lavori inizieranno a fine 2019;

- Tangenziale Sud tra Paladina e Villa d'Almè: dopo ritardi decennali e con 90 mln di euro di stanziati, si dovrebbe iniziare a breve la progettazione;

- Tangenziale Sud tra Treviolo e Paladina: lavori iniziati ad ottobre 2017 con ritardo, il cantiere è attualmente fermo a causa di problematiche relative agli extra costi;

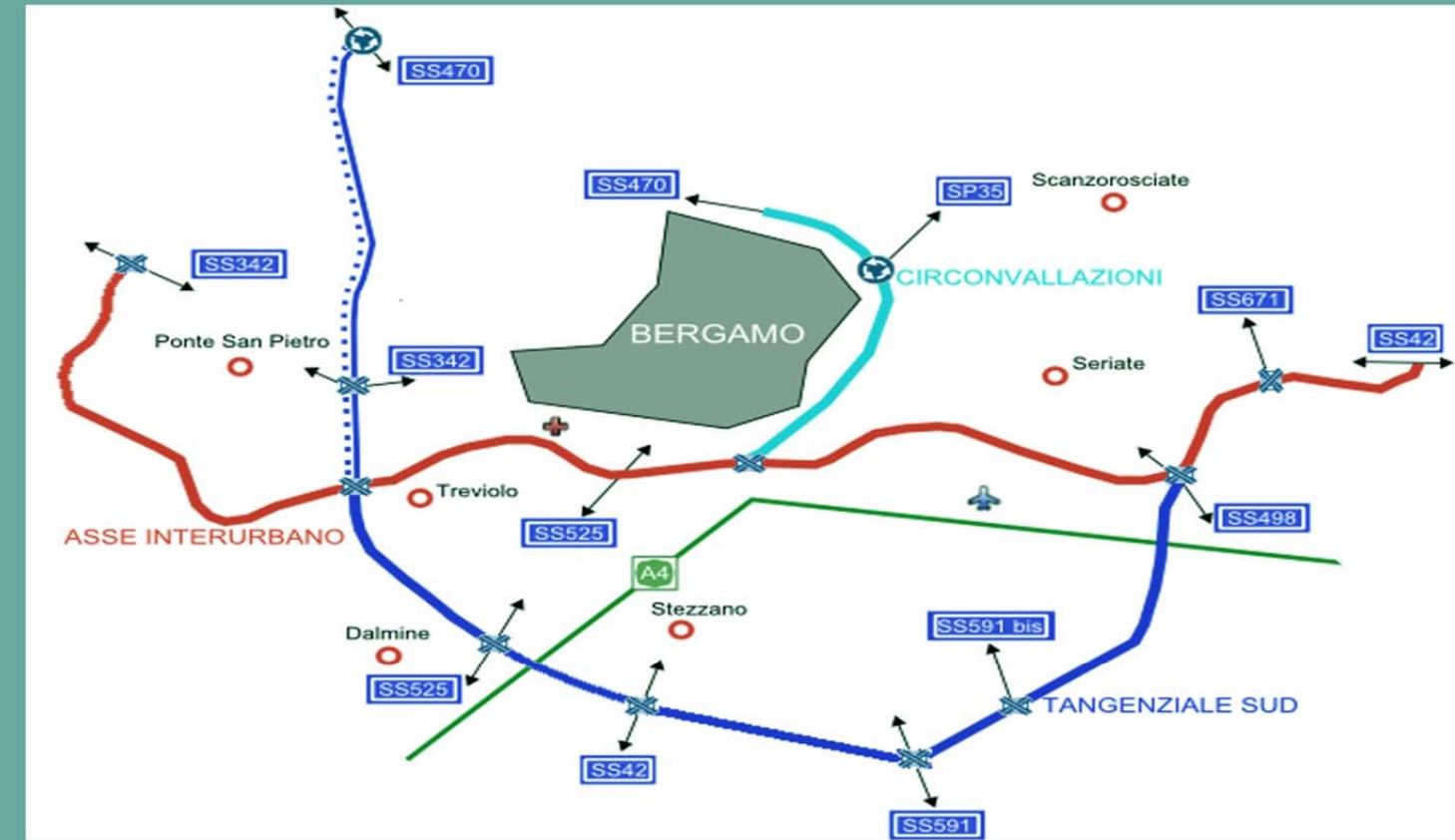
- Accesso a Bergamo dagli Almenno, tramite il progetto del ponte sul Fiume Brembo;

- Tramvia della Valle Brembana T2;

- Pista ciclabile della Valle Imagna con collegamento al parco dei colli, il ponte pedonale tra il parco del Brembo in località Campino e i territori afferenti al parco dei colli, anche al fine di rendere maggiormente fruibili i tesori del Romanico;

- Variante di Cisano, in fase progettuale; nuovo annuncio nel 2016 e palla che torna all'ANAS dopo anni di inutili attese senza una risposta, sembra che con l'approvazione del bilancio, la Provincia possa finalmente affidare l'incarico per la progettazione esecutiva;

- Collegamento trasporto urbano SAB, attualmente il territorio degli Almenno è l'unico, tra quello dell'Ambito "Grande Bergamo" non ancora connesso alla linea urbana. Alcune corse terminano ad Almenno San Salvatore, basterebbe un prolungamento verso Brembate di Sopra o Ponte San Pietro per consentire anche l'eventuale collegamento col sistema su ferro.



La tangenziale Sud di Bergamo

## AZIONI

- Sviluppo dei progetti e reperimento delle risorse
- coinvolgimento del territorio tramite un tavolo di lavoro

## ATTORI COINVOLTI

-Stato, Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Comuni di Bergamo e della zona interessata, TEB, Parco dei colli, BIM, Comunità montana della Valle Brembana, ANAS.

## RISULTATI ATTESI

- Riduzione dei tempi dei collegamento con l'Isola Bergamasca e con Bergamo;
- Riduzione delle emissioni inquinanti e incentivo all'uso della bicicletta;
- Maggior attrattività turistica.



La variante di San Sosimo



La variante di Cisano

# HINTERLAND OVEST E BASSA VALLE BREMBANA

## PREMESSE

Completare le opere in essere e realizzare quelle in progetto, questo l'obiettivo per i prossimi anni che avranno come tema chiave la realizzazione della linea tramviaria T2 da Bergamo a Villa d'Almè per la quale è stato richiesto un finanziamento statale di 110 milioni (125 con l'IVA) sui 154 necessari (172 con l'IVA) per la realizzazione dell'opera che si sviluppa per 11,2 Km. Ed è notizia di questi giorni che il progetto sarebbe 14° sui 19 ammessi al finanziamento al termine dell'istruttoria ministeriale.

## OPERE PRIORITARIE

- Completare il secondo lotto della tangenziale Sud, la Treviolo-Paladina il cui cantiere fermo da tempo (serve un'intesa sugli extra costi) sta creando notevoli disagi e pericoli per chi percorre la strada oggetto di interventi.
- Completare il progetto del terzo lotto della Tangenziale Sud Paladina-Sedrina per cui si prevede che i costi siano lievitati a 250 milioni di euro. Preoccupazione è stata espressa circa l'emissione dei fumi di scarico in corrispondenza degli sfiati delle gallerie;
- Realizzazione della linea tramviaria Bergamo-Villa d'Almè (T2);
- Accesso agli Almenno, tramite il progetto del ponte sul Fiume Brembo;



Tracciato della tangenziale Sud



Schema della rete tramviaria e ferroviaria

## AZIONI

- Sviluppo dei progetti e reperimento delle risorse
- coinvolgimento del territorio tramite un tavolo di lavoro

## ATTORI INTERESSATI

Stato, Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Comuni di Bergamo e della zona interessata, TEB, Parco dei colli, BIM, Comunità montana della Valle Brembana, ANAS.

## RISULTATI ATTESI

- Riduzione dei tempi dei collegamento con Bergamo e con la pianura;
- Riduzione delle emissioni inquinanti, rigenerazione delle aree dismesse e rivalutazione del patrimonio immobiliare.



I tram della TEB

# CITTA' DI BERGAMO

## PREMESSE

Per quanto riguarda il tema dello sviluppo sostenibile sono tre le tematiche da affrontare nei prossimi anni: la grande cintura verde, il piano di adattamento ai cambiamenti climatici e la tariffa puntuale. Realizzare una grande cintura verde che abbraccia a sud la città, stop al consumo di suolo e creare un'infrastruttura verde senza soluzioni di continuità che si integrerà anche al sistema della ciclabilità e più in generale della mobilità dolce con evidenti benefici sotto il profilo paesaggistico, ambientale e della salute pubblica. Dovrà inoltre essere perseguita la riduzione delle emissioni di CO2 del 40% al 2030 tramite la messa in campo in via prioritaria delle seguenti azioni:

- estensione della rete di teleriscaldamento (+50%);
- riqualificazione energetica degli edifici scolastici;
- fornitura di energia elettrica al 100% rinnovabile per gli edifici comunali;
- utilizzo di biocarburante proveniente dalla frazione organica dei rifiuti urbani per alimentare gli autobus urbani.

Altro tema riguarda l'introduzione della tariffa puntuale per raggiungere l'80% di raccolta differenziata con una forte azione di contrasto all'utilizzo della plastica mono-uso. In materia di rifiuti urbani è prioritaria la realizzazione di una nuova piattaforma ecologica.

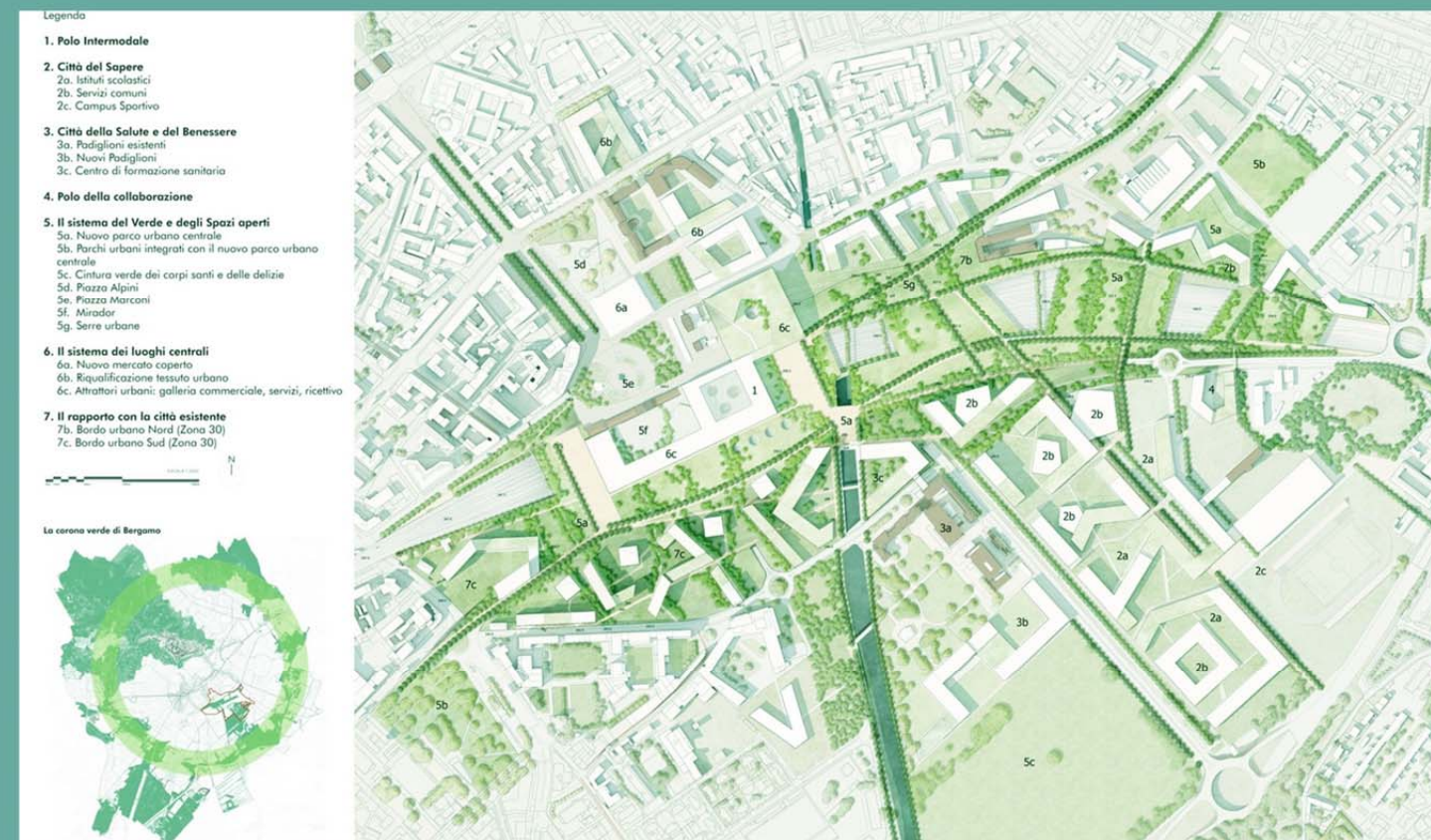
Importante anche coinvolgere i cittadini mediante l'istituzione di un osservatorio partecipato sui temi dell'ambiente, delle politiche energetiche, del verde pubblico e dell'economia circolare.

In tema di rigenerazione urbana sono da evidenziare i cambiamenti avviati in questi anni attraverso numerosi cantieri (Ex Ospedali Riuniti, Montelungo, Ex Gasometro, Ex Ote, Stadio, Mangimi Moretti) che ci restituiranno una città migliorata nella sua qualità urbana e più capace di rispondere ai diversi bisogni dei suoi abitanti, fornendo più servizi e un ambiente di maggior socialità ed inclusione in cui vivere. Tuttavia tali processi devono essere presidiati per garantirne un'attuazione di qualità intesa in senso ampio (ambientale, urbanistica, architettonica, sociale, ecc..).

Una nota di riguardo la merita in particolare il grande progetto di Porta Sud che oltre a riqualificare l'area della stazione e relazionarla col centro Piacentiniano rappresenta anche una grande occasione per la revisione complessiva del trasporto pubblico con benefiche ricadute che possono estendersi ben oltre il contesto cittadino.

## OPERE PRIORITARIE

- riqualificazione dello scalo ferroviario, con il progetto Porta Sud;
- la riqualificazione e la messa in sicurezza del rondò dell'autostrada, dando corso al finanziamento ottenuto;
- la riqualificazione del nodo di Pontesecco con la previsione della nuova rotatoria, dando corso al finanziamento ottenuto;
- la riqualificazione del rondò delle Valli;
- l'eliminazione dei n. 3 passaggi a livello ancora esistenti in città;
- la realizzazione del collegamento diretto Asse Interurbano/Circonvallazione a est del quartiere di Campagnola.



Master Plan progetto di Porta Sud

## AZIONI

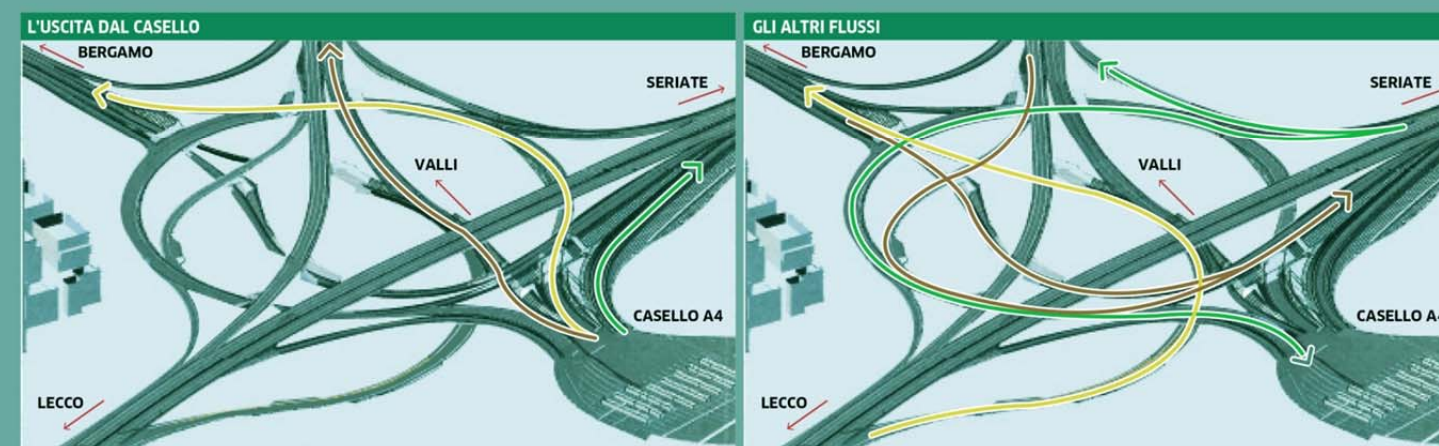
- Sviluppo dei progetti e reperimento delle risorse;
- coinvolgimento dei cittadini nei processi decisionali;
- presidio da parte dell'ente pubblico dell'attuazione dei progetti di rigenerazione urbana.

## ATTORI INTERESSATI

Stato, Regione Lombardia, Comuni di Bergamo e della cintura urbana, operatori privati, Parco dei colli, Atb, Teb, ANAS, SACBO, Infrastrutture lombarde.

## RISULTATI ATTESI

- Una città ancora più moderna, più sostenibile, più verde;
- Miglioramento della qualità della vita dei cittadini, maggiore accessibilità e aumento del turismo proveniente da tutta Europa.



Il nuovo rondò in uscita dalla A4



Elio Moschini è componente della Segreteria e della Direzione Provinciale del PD ed è coordinatore del Tavolo Sviluppo Sostenibile ed Infrastrutture. Consigliere di amministrazione presso la TEB (Tramvie Elettriche Bergamasche) dall'anno 2015 e Architetto libero professionista. E' stato Assessore ai Lavori Pubblici nel Comune di Sovere, membro della Direzione Regionale del PD ed è Presidente della commissione Paesaggistica del Comune di Costa Volpino.

Questo documento raccoglie e prova a fare una sintesi del lavoro di ascolto dei territori effettuato tramite 12 incontri, con tesserati e amministratori locali nelle varie zone della Provincia, atti a fotografare lo stato dell'arte e a evidenziare le principali criticità dei territori in termini di Sviluppo ed Infrastrutture. Quanto riportato nel documento dovrà essere oggetto di approfondimento e riflessioni da parte del Tavolo Strategico Provinciale, della Segreteria e sottoposto all'attenzione dei nostri rappresentanti istituzionali.