



**Agenzia
Trasporto Pubblico
Bergamo**

**Agenzia per il Trasporto
Pubblico Locale del
Bacino di Bergamo**
CF e P.IVA 04083130163

SEDE: Via T.Tasso 8, 24121 Bergamo
TEL: 035.387709
MAIL: agenzia@agenziatplbergamo.it
PEC: agenziatplbergamo@pec.it

www.agenziatplbergamo.it

Spett.

Ministero della Transizione
Ecologica, CRESS Direzione Generale per la
Crescita e la Qualità della Sviluppo, Via
Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
CRESS@PEC.minambiente.it

Regione Lombardia
D.G. Infrastrutture, Trasporti e Mobilità
Sostenibile
U.O Sistema Ferroviario e Mobilità Sostenibile
infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it

p.c.

Provincia di Bergamo
protocollo@pec.provincia.bergamo.it

Comune di Bergamo
Assessorato Ambiente e Mobilità
protocollo@cert.comune.bergamo.it

**OGGETTO: Progetto definitivo di raddoppio della linea ferroviaria Ponte S.P.- Bergamo -
Montello "Progetto definitivo del raddoppio della linea ferroviaria da Curno a
Bergamo, sistemazione del PRG di Ponte San Pietro, viabilità Bergamo - Montello, SSE
Ambivere Mapello"**
Rif. Codice procedura (ID_VIP/ID_MATTM) 5378

Con riferimento all'avviso pubblico MATTM-2021-0089045 relativo al progetto in oggetto ed a seguito della riunione del giorno 8.09.2021 con *Regione Lombardia* ed i Tecnici progettisti di *RFI*, si segnala quanto segue.

a) Considerazioni generali sul progetto

Il progetto pubblicato riguarda le sole infrastrutture ferroviarie in senso stretto, escludendo le opere necessarie all'integrazione del servizio nella rete dei trasporti e nel contesto urbano.

Già nel parere espresso da *Regione Lombardia* del 15.01.2021 al punto A.4 veniva indicata la necessità di "... integrare il progetto con la progettazione di ogni stazione/fermata interessata dall'intervento e per le sue aree esterne, come nodo di interscambio modale, con i contenuti minimi sotto riportati."



Nel documento integrativo “*Risposta-integrazioni-CTVIA*” pubblicato il 03.08.2021¹ e nell’incontro del 8.09.2021 è stata confermata da parte di RFI l’assenza di ogni sviluppo progettuale in tal senso, esplicitando che tale sviluppo resta escluso dal perimetro di questo progetto, così come convenuto con il Ministero competente.

Questa Agenzia ritiene che, senza gli adeguati sviluppi progettuali e le relative previsioni di investimento dei nodi di interscambio (Ponte S.P. e Montello/Albano) e delle altre stazioni, il potenziamento in progetto avrà un effetto irrilevante ai fini dell’incremento della capacità attrattiva del servizio ferroviario nei confronti della domanda di mobilità.

L’assenza di adeguati nodi di interscambio, infatti, impedisce qualunque intervento sulla maglia dei servizi locali per attuare l’integrazione ferro/gomma auspicata a tutti i livelli strategici, (vedi PRMT di Regione Lombardia, PTCP della Provincia di Bergamo, PUMS del Comune di Bergamo) e vanifica la possibilità di acquisire le quote di domanda aggiuntiva stimate nello “Studio di Trasporto Ferroviario” pubblicato il 2.08.2021², parte integrante del progetto presentato.

Auspiciando che le Istituzioni interessate possano intervenire favorevolmente e tempestivamente ad integrare quanto previsto dal progetto con quanto necessario, si riportano le dotazioni funzionali minime per il nodo di Interscambio di Ponte San Pietro, rimandando a successivi approfondimenti le indicazioni sui bisogni funzionali di Albano/Montello e di altre stazioni della linea.

b) Requisiti funzionali dell’interscambio di Ponte S. Pietro

In termini generali, l’intervento va progettato affinché possa integrare in modo funzionale ed efficiente i sistemi di trasporto presenti (treno, bus, auto, “*soft mobility*”), favorendo i percorsi di collegamento pedonali (bus-treno, parcheggio-treno e viceversa) e dando priorità all’accessibilità degli autobus nella rete viaria locale.

È necessario quindi operare una progettazione integrata fra tutti gli ambiti di stazione, interessando anche le aree ferroviarie prossime al fabbricato viaggiatori, le aree e le strade urbane limitrofe con il coinvolgimento degli Enti Proprietari delle aree.

Le necessità funzionali del nodo di interscambio prevedono:

- ✓ **Fermate autobus:** le dotazioni minime comprendono:
 - Fermate a nord della stazione ferroviaria,
 - due punti di fermata per autobus (una per ciascuna direzione);
 - almeno due postazioni per la sosta (in capolinea) delle linee bus;
 - accesso delle autolinee dalla Briantea (SP 342) e gestione dei connessi punti di conflitto veicolari;
 - accesso pedonale per il collegamento diretto fra le fermate e le banchine ferroviarie.
 - Fermate lato città:
 - in questo ambito sono necessarie:
 - due stalli di fermata in direzione Bergamo in Piazza Dante/via Adamello,
 - due stalli di fermata in direzione Presezzo in Piazza Dante/Via Sabotino,
 - 4 stalli per capolinea (ad esempio in Via Sabotino).
 - Riesame dei percorsi locali dei mezzi e delle attuali fermate (da riposizionare nelle nuove fermate da progettare).

¹ <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7507/10862?RaggruppamentoID=12&pagina=1>

² <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7507/10862?RaggruppamentoID=12&pagina=3>



- Tutti gli stalli di fermata e di capolinea degli autobus devono essere predisposti per mezzi da 18 mt di lunghezza.

✓ **Percorsi dei mezzi di TPL**

- Il progetto di interscambio deve garantire l'accesso dei mezzi pubblici dalla Briantea (SP 342) e dalla viabilità urbana limitrofa (Via Sabotino, Via Monte Grappa, Via Locatelli/Adamello, etc.), riesaminando (con il contributo dell'Agenzia e degli Enti Proprietari delle strade) la rete locale del TPL.
- I percorsi bus devono garantire il transito in sicurezza di mezzi autosnodati da 18 metri e autobus da 15 metri (più vincolanti ai fini delle svolte).

✓ **Percorsi pedonali**

- Tutte le fermate vanno progettate in modo da rendere il più possibile diretti i collegamenti pedonali treno-bus, proteggendo i punti di salita/discesa ed i percorsi pedonali dei passeggeri dai flussi veicolari e dalle auto in sosta.
 - In particolare, è indispensabile che il sottopasso pedonale di accesso ai binari sia dotato di una uscita lato Briantea per il collegamento con i nuovi punti di fermata e di capolinea.
- Tutti i percorsi pedonali di collegamento ai modi di trasporto presenti devono:
 - essere accessibili anche dalle persone a ridotta mobilità
 - mantenere la continuità con la rete pedonale e ciclabile cittadina.

✓ **Integrazione con la mobilità "dolce"**

- Il nodo di interscambio dovrà comprendere adeguati spazi ed aree di sosta per le biciclette e monopattini (di proprietà ed in "sharing"), con punti di ricarica per i veicoli elettrici.
- Le aree devono essere direttamente connesse ed integrate nella rete locale della ciclabilità, gestendo le eventuali interferenze con la circolazione stradale.

✓ **Parcheggi di interscambio:**

La stazione di Ponte S.P. è già oggi oggetto di interscambio spontaneo auto-treno, con sosta nelle strade limitrofe non regolamentata.

Questa Agenzia non dispone di dati ed informazioni utili al dimensionamento del parcheggio necessario all'interscambio: sarà necessario che gli sviluppi progettuali del nodo comprendano una analisi/indagine mirata al corretto dimensionamento e gestione della sosta, prevedendo punti di ricarica per i veicoli elettrici.

Per garantire l'efficacia del parcheggio, occorre decidere già in fase di progettazione quali saranno le modalità di gestione e di accesso al parcheggio da parte degli utenti del trasporto pubblico (SFR+TPL); analogamente va regolata la sosta su strada nella viabilità prossima al centro di interscambio, in coerenza con la scelta di gestione del parcheggio di interscambio.

c) Fase di realizzazione del raddoppio ferroviario

Secondo quanto illustrato nel doc. NB1R00D53PHCA0000001B la realizzazione del raddoppio ferroviario comporterà l'interruzione della tratta ferroviaria Bergamo-Ponte S.P. per due anni (704 giorni).

Per tutta questa durata dei lavori è indispensabile garantire la continuità di trasporto attraverso:

- ✓ un sistema di offerta di autolinee sostitutive al trasporto ferroviario nella tratta Ponte S.P. - Bergamo (con fermata Ospedale, ove oggi prevista), a cura dell'Operatore Ferroviario;



- ✓ servizi integrativi al sistema del trasporto pubblico locale (con forme di integrazione tariffaria ferro-gomma da definire ad-hoc), per i passeggeri che inevitabilmente troveranno più conveniente il trasbordo diretto a Ponte S.P. sulle linee urbane e interurbane senza arrivare a Bergamo FS;
- ✓ aree di fermata ed interscambio necessarie ad ospitare fermate e capolinea per i servizi di trasporto sostitutivo ed integrativo.

Per l'entità e la durata del servizio di trasporto sostitutivo ed integrativo **è indispensabile effettuare per tempo il relativo dimensionamento, trovando all'interno del progetto di investimento (o con altre fonti) le risorse economiche necessarie.**

Questa Agenzia resta disponibile a fornire tutta la collaborazione necessaria per il completamento degli sviluppi progettuali richiesti e per la programmazione dei trasporti integrativi nella fase di realizzazione.

Cordiali saluti,

il Direttore
- Ing. Emilio Grassi -

*Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del DPR
445/2000 e del D.lgs 82/2005 e norme collegate*