



Provincia di
Bergamo

Dipartimento Presidenza, Segreteria e Direzione Generale

Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica

Via Sora, 4 - 24121 Bergamo

Tel. 035.387288

segreteria.urbanistica@provincia.bergamo.it

protocollo@pec.provincia.bergamo.it

Bergamo,
Prot. -07.04

TRASMISSIONE VIA PEC

Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio
e del mare

Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la
Qualità dello Sviluppo

CRESS@pec.minambiente.it

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto
Ambientale VIA e VAS

ctva@pec.minambiente.it

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli
affari generali ed il personale

Direzione generale per il trasporto e le
infrastrutture ferroviarie – div. 6

dg.tf@pec.mit.gov.it

Regione Lombardia

Direzione Regionale Ambiente e Clima

ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

Regione Lombardia

Direzione Regionale Infrastrutture, trasporti e
mobilità sostenibile

infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it

Comune di Bergamo

Servizio Pianificazione Urbanistica e Attuativa,
Politiche della Casa

protocollo@cert.comune.bergamo.it

Comune di Mozzo

comune.mozzo@pec.regione.lombardia.it

Comune di Curno

comunecurno.certificata@halleycert.it

LORO SEDI

OGGETTO: [ID: 5378] PROGETTO DEFINITIVO RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA CURNO-BERGAMO, SISTEMAZIONE PRG PONTE SAN PIETRO, VIABILITÀ BERGAMO MONTELLO, SSE AMBIVERE-MAPELLO; PROCEDURA DI VIA STATALE E PIANO UTILIZZO TERRE E ROCCE DA SCAVO – TRASMISSIONE OSSERVAZIONI A SEGUITO DI INTEGRAZIONI.

Si richiamano le osservazioni espresse dai comuni di Curno e Mozzo con nota congiunta n. 0010853 del 16/09/2021, nonché dal Comune di Bergamo con nota n. U0315350 del 17/09/2021, per condividere le valutazioni espresse dagli Enti citati.

Come già evidenziato con nostra precedente nota n. 16450 del 16/03/2021, il servizio ferroviario metropolitano della città di Bergamo da decenni è oggetto di riflessioni su come farne il sistema portante del trasporto pubblico nell'area, integrato con la Tramvia delle Valli e con le altre modalità di trasporto pubblico su gomma, al servizio di importanti poli di attrazione territoriale.

Lo scopo dell'intervento, che ora si concretizza, riguarda sia aspetti infrastrutturali che di servizio, e deve tendere alla creazione di una rete di infrastrutture di trasporto modernamente organizzata e in grado di offrire livelli di servizio in linea con gli standard europei.

Per il Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP)¹, la realizzazione del previsto collegamento ferroviario con l'aeroporto, il potenziamento, come servizio ad alta frequenza (nella proposta di RFI) ma con evidenti benefici in chiave metropolitana, della tratta Ponte S. Pietro-Montello, rappresentano altrettanti fattori atti a garantire, da un lato, un significativo recupero di qualità e velocità ai collegamenti con Milano, ma dall'altro, a rivisitare il ruolo dei servizi ferroviari anche a supporto degli spostamenti intraprovinciali e metropolitani. La definizione dei necessari interventi a supporto della rete del trasporto pubblico, sia ferroviario che automobilistico, non sembra poter più prescindere da un attento ripensamento dei corrispondenti modelli di esercizio, che dovrebbero attribuire il ruolo di assi portanti del sistema metropolitano bergamasco alle direttrici ferroviarie e tramviarie. Connotare con un ruolo di carattere "metropolitano" la dorsale ferroviaria Ponte San Pietro-Montello, in qualche modo sinergico con il servizio ad alta frequenza prospettato da RFI, rappresenta un'opzione di grande rilievo per l'intero PTCP, vista anche la necessità di affrontare in modo costruttivo il tema della congestione dell'Asse interurbano, che attualmente rappresenta probabilmente la situazione di maggiore criticità viaria a livello provinciale.

Il tratto della rete ferroviaria preso in considerazione, infatti, ricade nella cosiddetta "Area critica" per la qualità dell'aria, caratterizzata da alta densità insediativa e elevati carichi veicolari.

E' necessario, quindi, trasferire su ferro quote sempre più importanti della mobilità delle persone, mediante la facilitazione di accesso alle linee e l'incremento dei nodi di integrazione e scambio modale.

Dal punto di vista urbanistico la conurbazione tra i nodi di Ponte San Pietro e di Montello², che ha come fulcro centrale il capoluogo provinciale, si caratterizza come asse fondamentale di riferimento sulla linea di forza costituita dal potenziamento della ferrovia e per uno scenario di qualificazione del sistema dei servizi di carattere 'metropolitano'. Basti ricordare che lungo l'asse Est-Ovest costituito dalla linea ferroviaria sono insediati i maggiori ospedali della Provincia, la Fiera, importanti poli scolastici di istruzione superiore, l'Università.

I contesti di accessibilità ciclopedonale alle stazioni della rete ferroviaria, nel PTCP, rappresentano gli ambiti che, in ragione della loro prossimità alla rete del ferro, la Provincia indica come quelli entro i quali potrà farsi parte attiva nelle previsioni localizzative di funzioni qualificate aventi un potenziale bacino di utenza di carattere sovracomunale, provinciale o superiore.

Le valutazioni e le argomentazioni nuovamente riportate, evidenziano la necessità che l'infrastruttura in progetto, sia per le caratteristiche tecniche, ma ancor più per il tipo di esercizio che dovrà supportare, tenga conto del contesto territoriale in cui è inserita e che ha contribuito a disegnare con la sua presenza.

Con l'auspicio che le considerazioni espresse da questa Provincia e dai Comuni territorialmente interessati all'opera saranno attentamente valutate, si coglie l'occasione per porgere cordiali saluti.

LA DIRIGENTE DEL SERVIZIO

Dott.ssa Immacolata Gravallesse

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

*Referente di Posizione Organizzativa:
arch. Silvia Garbelli – tel. 035/387504*

¹ Documento di Piano 15.3. I servizi ferroviari regionali e la 'dorsale Ponte-Montello'

² Documento di Piano- Geografie provinciali: 23.3. La dorsale metropolitana