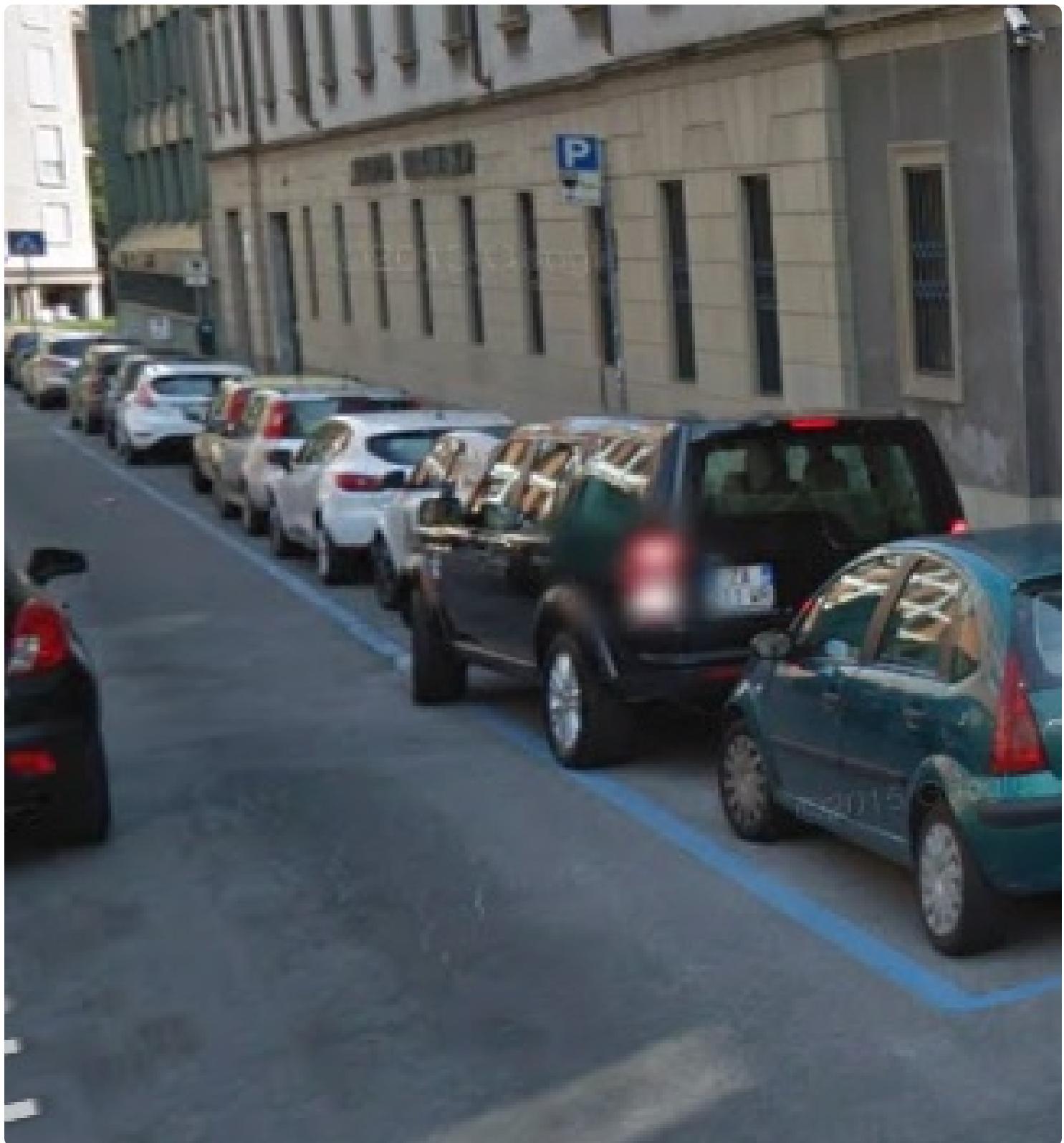
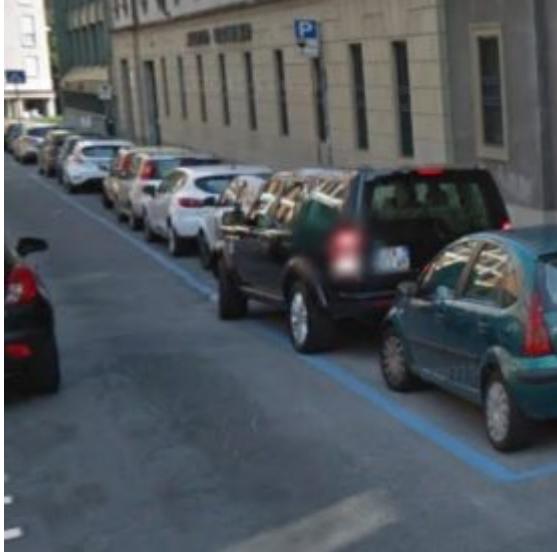


8 Marzo 2016

L'intervento / Scanzi: «Parcheggi d'interscambio e percorsi degli autobus più efficienti: ecco cosa serve a Bergamo»





Spettabile redazione,

mi trovo d'accordo con chi vuole attuare il provvedimento di far pagare i parcheggi in centro a Bergamo anche durante i giorni festivi, anche se a mio avviso, non si prendono in considerazione alcune annose circostanze. Negli anni scorsi, è stato dimostrato da vari studi sul traffico, che il problema della città di Bergamo è il forte sbilanciamento tra traffico in entrata e in uscita, dove il primo chiaramente è notevolmente superiore. Il capoluogo non può più sopportare da solo il traffico che giornalmente "invade" la città. Da ex consigliere comunale, e partendo da questo assunto, provo a dare qualche spunto.

Innanzitutto ritengo che Bergamo e i comuni dell'Hinterland debbano iniziare a pensare una politica comune del traffico in entrata nel capoluogo. Quella che una volta era la "Grande Bergamo", oggi ha ancora più senso. E' tutta l'area dell'hinterland che deve farsi carico del problema traffico, inquinamento, parcheggi, ecc. avanzando proposte d'interscambio "mezzo privato-mezzo pubblico" con incentivi anche di tipo economico, come ad esempio biglietti scontati fortemente per chi lascia la propria auto nei parcheggi periferici di interscambio o nei paesi limitrofi a Bergamo. Necessita anche un ulteriore rafforzamento del passaggio temporale dei bus, che garantisca alla persona una destinazione in cui è diretto con la stessa tempistica della propria auto. Io credo che studiando assieme soluzioni che non penalizzino solo gli abitanti del capoluogo, esse renderanno maggiormente fruibile il capoluogo stesso, salvaguardando anche l'ambiente.

In secondo luogo, ho letto che gli incassi derivanti dal pagamento dei parcheggi la domenica, saranno utilizzati per aumentare le postazioni del "bike-sharing", dei sistemi di info-mobilità, ecc. Benissimo! Tuttavia, sarebbe molto utile partire dai quartieri periferici ad investire tali somme di denaro per almeno due ragioni: la prima, più banale, che in periferia e semi-periferia si investe sempre meno: postazioni di bike-sharing più decentrate piuttosto che "semafori intelligenti" (soprattutto pedonali) favorirebbero non solo una maggior sicurezza stradale ma anche la viabilità nel suo complesso all'entrata della città, soprattutto sulle grandi arterie di entrata/uscita (via San Bernardino, via Moroni, via Corridoni, ecc.). La seconda, perché investire in tali zone periferiche in servizi diversi, alternativi e complementari a quelli dell'uso del mezzo privato, potrebbe essere un grande incentivo nell'utilizzare mezzi alternativi all'automobile. Parcheggi come quello di Colognola o della Croce Rossa a Loreto, mantenendo una sosta gratuita affiancata ad uno studio di un sistema tariffario competitivo per l'autobus se lo prendi da quel luogo, con una stazione di bike-sharing, ecc. darebbero un segno concreto per una diversa mobilità all'interno del capoluogo.

In terzo luogo, credo che debbano essere studiati nuovi, più razionali ed efficienti percorsi degli autobus. Anche alla luce del nuovo ospedale in zona Trucca, dell'ormai sempre più invasivo traffico aeroportuale, della decisione di ristrutturare lo stadio, è necessaria e non più rinviabile una linea urbana che colleghi i punti periferici della città attraverso un tragitto

sull'asse interurbano che da una parte raggiunga appunto luoghi di interesse pubblico e dall'altra possa intersecare attraverso delle fermate "ad hoc" le linee degli autobus che entrano ed escono dalla città con le linee attuali (es: a Colognola si potrebbe prendere il bus che va all'ospedale o allo stadio senza usare il proprio mezzo; oppure, da Campagnola prendere il bus sull'asse interurbano e scendere a una fermata di interscambio in via Borgo Palazzo dove poi prendere il bus che porta al mercato ortofrutticolo della Celadina, ecc.).

Paolo Scanzi

ex consigliere comunale di Bergamo