COMUNE DI MORENGO
(Provincia di Bergamo)

Il Sindaco

tel: 0363 95052 – fax: 0363 941030
protocollo@comune.morengo.bg.it
protocollo@pec.comune.morengo.bg.it

Alla cortese attenzione
Angela Ceresoli – Presidente
Marcello Marino - Direttore
Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale
del Bacino di Bergamo
agenziatplbergamo@pec.it

e p.c.
Simone Biffi - Consigliere Provinciale Delegato
Provincia di Bergamo
protocollo@pec.provincia.bergamo.it

OGGETTO: osservazioni piano di bacino TPL - 2025

Con riferimento al Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale di Bergamo, così come illustrato negli incontri territoriali e con riferimento agli atti pubblici disponibili sul sito dell'agenzia, i sottoscritti Sindaci presentano le seguenti osservazioni condivise.

1) Dalla lettura del Piano di Bacino afferente all'area della Pianura si rileva dalle relazioni presentate che il Polo di Treviglio è equiparabile a quello di Bergamo, per quanto riguarda la presenza di servizi, gli spostamenti e la mobilità, con particolare riferimento anche alla multimodalità e agli interscambi. La presenza di scuole di grado superiore, dell'ospedale e di due stazioni ferroviarie con collegamenti diretti per Bergamo e Milano (ma anche Brescia e Cremona) evidenzia infatti una strategicità di cui il Piano pare tenere conto solo marginalmente non prevedendo, ad esempio, un servizio urbano che possa essere funzionale anche a un'offerta cittadina che possa agevolare le aree periferiche, le zone produttive e rafforzare i collegamenti scolastici.

2) Ancor più significativa è la mancata classificazione come "polo secondario" della città di Romano di Lombardia, che è invece inserito nel più generico "Ambito interurbano" che include l'Ambito a domanda debole". Anche se la Relazione lo definisce un "polo localmente significativo", questo non lo equipara allo status di "polo secondario" che comporta una diversa concezione e dotazione di servizi TPL. Nel merito, si evidenziano alcuni aspetti

Rilevanza scolastica non pienamente riconosciuta nella classificazione di "polo"

Romano di Lombardia è un centro di fondamentale importanza per l'istruzione superiore nella pianura e si posiziona come il quinto comune per numero di iscritti in provincia, superando anche comuni classificati come poli secondari (ad esempio, Seriate con 1.910 iscritti e Albino con 1.681 iscritti). Nonostante questa significativa utenza scolastica, che rappresenta il 38% degli spostamenti complessivi su TPL a livello di bacino, la sua area non rientra nella classificazione di "polo secondario". Questo potrebbe suggerire che, sebbene si prevedano "corse specifiche per i Poli di Istruzione", la classificazione generale dell'area di Romano non riflette la sua reale domanda di

mobilità. Le infrastrutture previste a Romano, come il miglioramento degli spazi di attesa bus e del percorso pedonale tra la stazione FS e gli Istituti Superiori, seppur positive, potrebbero essere percepite come interventi puntuali che non colmano il divario strutturale rispetto ai poli secondari a cui sono destinate "reti locali finalizzate ad estendere al di fuori dello specifico ambito urbano una qualità del servizio coerente".

Crescita logistica e mobilità lavorativa insufficientemente servita

I documenti riconoscono la presenza e lo sviluppo di "comparti logistici presenti ed in corso di sviluppo nella bassa pianura" nell'area in cui si trova Romano di Lombardia. L'Agenzia ammette esplicitamente che i tempi ed i collegamenti delle linee del TPL non sempre permettono un coordinamento con la turnazione dei dipendenti" in questi comparti logistici. Questa è una chiara ammissione di una lacuna nel servizio attuale che impatta direttamente la mobilità lavorativa. Le soluzioni proposte, come l'introduzione di "servizi a chiamata" in aree come quella di Romano di Lombardia e comuni limitrofi, possono essere interpretate come soluzioni complementari, innovative o sperimentali, ma non come un potenziamento delle linee di forza "cadenzate" o "portanti interurbane", che sono invece previste per i poli secondari e le aree urbane, segnalando una minore priorità di investimento in servizi di linea strutturati.

Le "linee di desiderio" mostrano flussi significativi di spostamenti tra Bergamo e la fascia pianeggiante, con Romano di Lombardia che spicca tra questi, a dimostrazione del suo "ruolo centrale dal punto di vista socioeconomico". Nonostante ciò, la sua area non beneficia della stessa classificazione di altri poli di rilievo, il che può tradursi in una minore enfasi sulla creazione di servizi di linea robusti e ad alta frequenza per la mobilità lavorativa.

Differenze nella definizione e priorità degli "interscambi"

Dalmine FS, Treviglio FS, Verdello FS, Albino T1, Seriate, Ponte San Pietro sono tutti nodi di interscambio di 1° o 2° livello, con la quasi totalità di questi classificati con "priorità elevata" per gli interventi. Romano di Lombardia FS è anch'esso un "Interscambio 1° livello", con suggerimenti per "Migliorare spazi di attesa bus" e "Migliorare il percorso pedonale fra la stazione FS e gli Istituti Superiori". Tuttavia, la mancanza di una classificazione esplicita come "polo secondario" nell'organigramma generale (a differenza degli altri menzionati) e il fatto che sia inserito in una zona "interurbana/a domanda debole" possono far percepire una priorità inferiore nella strategia complessiva, anche se il nodo in sé riceve attenzione. Ad esempio, il nodo di Ponte San Pietro, pur essendo un "polo secondario", è previsto che mantenga le attuali infrastrutture nel breve periodo "senza adeguamento degli stalli di fermata per il TPL (ora fortemente critici)", il che può sembrare contraddittorio rispetto alla sua designazione di polo secondario.

In sintesi, la mancata inclusione di Romano di Lombardia nella categoria di "polo secondario" come altri comuni con numeri simili o inferiori, si traduce in un approccio differenziato per il TPL, che non le conferisce lo stesso tipo di "qualità di servizio coerente con caratteristiche urbane" che viene esplicitamente ricercata per gli altri poli secondari.

3) Il Piano di Bacino proposto elimina la linea "Ovest" da Treviglio a Bergamo (Fara-Canonica-Pontirolo-Verdellino) lasciando il posto ad un collegamento con Verdellino presumibilmente connesso a un interscambio con la nuova E-Brt. Nel merito si esprimono forti perplessità, considerate anche le già note difficoltà dell'area Ovest di collegarsi con Treviglio e, da essa, eventualmente anche verso i collegamenti ferroviari. Osservando il piano, l'attuale collegamento con la zona di Zingonia e rispettive realtà territoriali sembra molto sacrificato.

COMUNE DI MORENGO
(Provincia di Bergamo)

Il Sindaco

tel: 0363 95052 – fax: 0363 941030
protocollo@comune.morengo.bg.it
protocollo@pec.comune.morengo.bg.it

4) Si esprime perplessità anche relativamente alla linea ad est (Caravaggio-Pagazzano-Lurano-Spirano-Comun Nuovo) che prevede nel nuovo Piano di Bacino l'attestazione del capolinea a Caravaggio lasciando priva di ogni tipo di collegamento (se non attraverso un interscambio) l'area Treviglio con evidenti disagi per l'utenza.
5) Si evidenzia che in relazione alla stazione ferroviaria di Caravaggio sono presenti scarsi collegamenti nella fascia oraria dei lavoratori pendolari e/o studenti.
6) In generale si osserva che molti dati di contesto a cui fa riferimento il Piano di Bacino non sono i più recenti disponibili e non sembrano emergere in modo chiaro gli indicatori che vedono la Pianura tra i territori più dinamici della Provincia e della Regione: le aree del trevigliese e del romanese, e con esse tutti i contesti territoriali di riferimento, mostrano infatti una crescita evidente alla data odierna (residenti, lavoratori, studenti) e con una proiezione di incremento anche per il futuro. Il Piano di Bacino non sembra cogliere pienamente questo scenario.
7) La mancata integrazione tariffaria con il sistema della mobilità su rotaia rappresenta il punto debole del Piano di Bacino: nel merito, anche alla luce delle recenti dichiarazioni di esponenti regionali, si invita a caldeggiare fortemente la piena integrazione tariffaria tra i vari sistemi rendendo così più attrattivo e appetibile il servizio di trasporto pubblico locale.
8) Si evidenziano carenze generiche di collegamenti da e per Bergamo dei Comuni dell'area orientale, con particolare riferimento a Spirano, Morengo e area affine.
9) I collegamenti da e per Fara Gera d'Adda risultano molto complessi verso Treviglio, polo naturale di interscambio. Per quanto riguarda il territorio farese, posto sulla provinciale di congiunzione tra ex ss11 e sp 525, occorre tenere in considerazione che, oltre a presentare sia oggi che nel nuovo scenario proposto collegamenti scarsi e complessi con Treviglio (polo naturale di interscambio), evidenzia collegamenti assai carenti verso Milano che potrebbero attestarsi al polo della M2 di Gessate o anche verso Cassano FS sgravando la situazione dei parcheggi in Treviglio dove a causa di un inadeguato servizio di trasporto pubblico locale gravitano numerosi pendolari in automobile.

Le presenti osservazioni sono già state condivise da numerosi Sindaci dell'area della pianura orientale e occidentale.

Dalla residenza comunale, li 26 luglio 2025

COMUNE DI MORENGO (BERGAMO)

IL SINDACO
Amilcare Signorelli

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