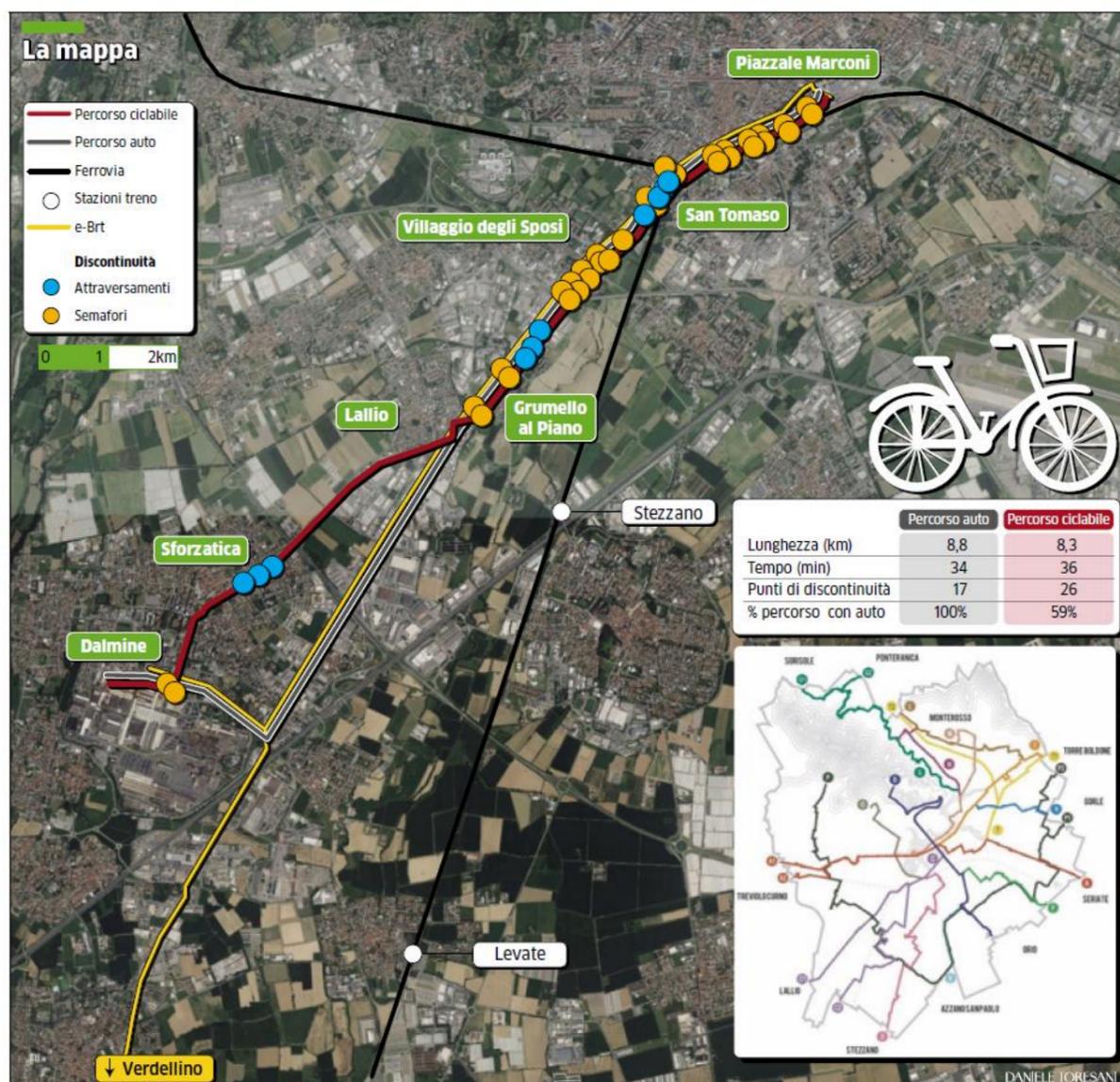


Tra Dalmine e Bergamo ciclabile a singhiozzo

Il confronto. L'alternativa alla provinciale è parziale e frammentata. Serve un'infrastruttura per la mobilità dolce oltre alla e-Brt per i bus



LUCA BONACINA

Prosegue il nostro lavoro di mappatura della ciclabilità sul territorio. Questa volta ci spostiamo lungo la direttrice sud-ovest, tra Dalmine e la stazione di Bergamo. Secondo il Piano della Mobilità Sostenibile del Comune, su questo asse transita circa il 10% del traffico totale che entra nel capoluogo.

La provinciale 525

Al polo universitario di ingegneria di Dalmine saliamo in sella e imbocchiamo via Marconi e poi via Locatelli che, in circa 1 km, ci portano alla rotonda sulla provinciale 525. Pedaliamo in carreggiata per 1 km ed entriamo nel comune di Lallio, superando la grande rotonda della tangenziale Sud. Proseguiamo sempre nel traffico e in circa 2 km siamo a Bergamo, nel quartiere di Grumello al Piano. Continuiamo sulla 525, interessata dai cantieri che stanno realizzando la linea e-Brt, il sistema di trasporto elettrico che collegherà la stazione di Bergamo con quella di Verdellino, passando per i poli universitari di via Caniana e Dalmine. A causa dei lavori, in un paio di tratti le auto provenienti dalla Bassa vengono deviate su strade secondarie, per ritornare sulla provinciale dopo poco. Superata la circonvallazione Pompiniano e percorso ancora 1 km nel traffico, arriviamo nel quartiere di San Tomaso de' Calvi, dove svoltiamo in via Caniana, che percorriamo pedalando lungo la corsia tratteggiata fino a largo Tironi. Sempre su corsia tratteggiata continuiamo in via San Giorgio e poi tra le auto in via Simoncini e via Bonomelli fino alla stazione di Bergamo.

Il percorso ciclabile

Al polo di ingegneria di Dalmine saliamo in sella e imbocchiamo via Marconi fino alla rotonda del municipio, proseguiamo poi lungo via Locatelli, imboccando la ciclopedonale a bordo strada, all'ombra dei platani. Dopo neanche 200 metri giriamo a sinistra in via Manzoni e, stando sulla carreggiata, proseguiamo verso nord-est in direzione Sforzatica. In via Stella Alpina è

presente un tratto di ciclopedonale che, stando un po' su un lato un po' sull'altro della carreggiata, ci porta al cavalcavia di attraversamento della tangenziale Sud. Attraversiamo nuovamente la strada e imbocchiamo una ciclabile ampia, che ci porta a Lallio costeggiando i campi. Di nuovo sulla strada attraversiamo il centro abitato percorrendo via San Carlo, via Rossini e via per Lallio fino all'incrocio con la statale 525. Qui iniziava la direttrice ciclabile C del Bicipan, che correva a lato della roggia Colleonesca fino alla rotonda del termovalorizzatore. Questo tratto è stato smantellato per lasciare il posto alla linea e-Brt e la roggia è stata tombinata. Siamo costretti, quindi, a procedere in carreggiata fino a dopo la circonvallazione, dove prendiamo la ciclopedonale che corre a singhiozzo sul marciapiede sul lato est della provinciale fino a San Tomaso. In via dei Caniana scendiamo in carreggiata pedalando nella corsia tratteggiata fino a via San Giorgio, da cui raggiungiamo piazzale Marconi nel traffico.

Efficacia e sicurezza dei percorsi

La strada provinciale 525 rappresenta il percorso più diretto per spostarsi tra Dalmine e il centro di Bergamo. Il percorso di 8,8 km, in assenza di cantieri, è interrotto da 17 semafori e richiede circa 35 minuti di pedalata. Tuttavia, il traffico intenso e il poco spazio a margine della carreggiata rendono la pedalata poco piacevole e piuttosto rischiosa. E consigliabile intraprendere il percorso alternativo, più corto (8,3 km) ma più frammentato (16 semafori e 10 attraversamenti). Si impiega lo stesso tempo ma almeno tra Lallio e Dalmine si pedala lontano dallo stradone nei centri abitati. Restano problematici alcuni tratti obbligati di provinciale tra Lallio e San Tomaso e il collegamento tra il polo di Caniana e la stazione, proibitivo per le due ruote. Su questo itinerario circa il 60% del tragitto è con le auto; oltre alla e-Brt serve agevolare gli spostamenti a pedali lungo la direttrice sud-ovest.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La 525

Una strada pericolosa



La provinciale 525 è il collegamento più diretto tra il capoluogo e Dalmine, terzo comune più popoloso della provincia e sede di Ingegneria. Sul tragitto sono presenti 17 semafori, concentrati per lo più tra la stazione e Grumello. La strada non si presta alle biciclette a causa del traffico pesante e della scarsa illuminazione, soprattutto tra Lallio e Dalmine; è evitabile, però, se si attraversano i paesi. Critico anche il tratto San Tomaso-Grumello per il traffico e i margini ridotti, soprattutto ora che la carreggiata è stata ristretta per far posto alla linea e-Brt. Attualmente la viabilità lungo tutto lo stradone è compromessa dai cantieri in corso.

I punti più critici

Sottopasso e rotonde



Lungo la provinciale tra San Tomaso e Lallio è presente un primo tratto ciclopedonale che corre sul lato est fino all'intersezione con via della Grumellina. Poi il tracciato proseguiva a singhiozzo un po' su un lato e un po' sull'altro dello stradone fino al confine di Bergamo, al semaforo tra Grumello al Piano e Lallio, ma con i cantieri questa seconda parte non c'è più. Particolarmente critici per circa 2 km, dunque, gli spostamenti sulle due ruote, a causa della presenza di tratti di stradone obbligati, come il sottopasso della circonvallazione, la grande rotonda adiacente e la rotonda del termovalorizzatore, dalla quale parte il collegamento per Stezzano.

Lavori in corso

Bene la e-Brt Ora spazi alle bici



È in corso la realizzazione della e-Brt, la corsia per bus elettrici tra la stazione di Bergamo e quella di Verdellino passando per i campus universitari di via Caniana e Dalmine, il polo tecnologico del Kilometro Rosso e i comuni di Lallio e Osio Sotto. Un percorso di circa 30 km, che permetterà spostamenti rapidi (22 minuti) lungo l'asse sud-ovest per circa 4 milioni di passeggeri all'anno. Per la nuova linea sono in corso lo smantellamento della direttrice ciclabile Ca lato dello stradone. Sarà necessario affiancare al bus una ciclabile efficace, perché trasporto pubblico e mobilità ciclabile siano soluzioni complementari e non alternative.

La direttrice C

Tracciato discontinuo



La direttrice C del Bicipan comunale parte da Porta Nuova e si sviluppa per circa 2,5 km verso i quartieri di San Tomaso e Grumello. Circa un terzo del tragitto è costituito da corsie tratteggiate emergenziali, mentre il resto è un marciapiede ciclopedonale bidirezionale. Fino a prima dei lavori, al semaforo tra Lallio e Bergamo era presente la segnaletica indicante l'inizio della direttrice C, che correva sul lato ovest fino al termovalorizzatore. Ora il tracciato continua da via della Grumellina e la segnaletica è stata rimossa. Con 6 semafori e 4 attraversamenti in meno di 2 km l'itinerario risulta frammentato. Si rende necessario almeno il collegamento con Lallio.

Tra Lallio e Sforzatica

Ciclabile ampia per 1,6 km



Il percorso ciclabile si snoda più a ovest, tra i centri abitati di Lallio e Dalmine. In uscita da Bergamo, abbandonato lo stradone in corrispondenza del semaforo di Grumello si segue in direzione Lallio pedalando per i primi 200 metri sul marciapiede di fronte al cimitero di Grumello al Piano. Per il resto dell'itinerario l'unico altro tratto ciclabile è quello tra Lallio e Sforzatica, che corre per circa 1,6 km lungo la via omonima, a fianco dei campi. Si tratta di un tracciato diretto e continuo, con soli 3 attraversamenti a sud della tangenziale, da preferire rispetto alla 525, più lunga e trafficata. Sono necessari collegamenti con Lallio con il polo universitario.

La strada rimane alle auto

Solo corsie tratteggiate



In centro città, la direttrice C è costituita da corsie emergenziali, realizzate grazie al Decreto Rilancio per favorire la mobilità dolce dopo la prima ondata di covid. Sono le «bike lanes», le corsie ciclabili delimitate dalla linea tratteggiata presenti in via San Giorgio e via Caniana su entrambi i lati della strada. Il loro scopo è quello di dare maggiore visibilità ai ciclisti, favorendo la convivenza con le auto, ma non sempre sono efficaci, perché si interrompono improvvisamente in prossimità dei semafori e sono occupate dalle auto quando la carreggiata è stretta. Sono necessarie soluzioni definitive per promuovere gli spostamenti su due ruote anche nel centro città.