

Provincia

PROVINCIA@ECO.BG.IT
www.ecodibergamo.it/cronaca/section/

Scivola sul prato ghiacciato Grave bambino di nove anni

A Vilminore: il piccolo è finito sulla strada sottostante. Portato in elicottero a Brescia
A pagina 28



Trasporto pubblico verso le gare Sul piatto almeno 40 milioni l'anno

Mobilità. Entro la metà del 2025 l'Agenzia dovrà avviare le procedure per l'affidamento dei servizi di città e provincia. Obiettivo: pronti a giugno 2026. «Ascolteremo il territorio»

FAUSTA MORANDI

Se ne parla ormai da più di dieci anni, il Covid aveva fatto slittare tutto, ma sembra proprio che il 2025 sarà l'anno in cui prenderà forma il ridisegno del trasporto pubblico locale in Bergamasca. Entro il 31 dicembre 2026, infatti, dovrà essere effettuato il nuovo affidamento dei servizi, urbani ed extraurbani, su un bacino unico che corrisponde ai confini della provincia. Per la metà di quest'anno, l'Agenzia per il trasporto pubblico locale punta ad avviare le procedure di gara.

Il dettaglio dei numeri non c'è ancora, ma le stime danno l'idea del peso della partita. L'affidamento dei servizi nel bacino di Bergamo avrà un valore supergiù tra i 40 e i 45 milioni di euro l'anno, per un massimo di nove anni.

In questi sei mesi, dunque, sarà necessario portare avanti tutte le impegnative attività pre-decise. Il primo punto sarà la revisione del Programma di bacino, che definirà tutta la programmazione, regolazione e controllo. Un testo in realtà c'è già dal 2018, ma la pandemia aveva fatto slittare i nuovi affidamenti, viste le ricadute anche sui spostamenti e mobilità. Ora dunque l'Agenzia è pronta a rimettere mano al piano. «Per quanto datato, il documento del 2018 non è completamente superato - evidenzia il direttore Marcello Marino -. L'impostazione resta confermata, con alcuni aggiornamenti».

Che riguarderanno in primis l'integrazione dei servizi esistenti con le nuove infrastruttu-



Angela Ceresoli



Marcello Marino



Simone Biffi

re in arrivo sul territorio: la tranvia T2 fino a Villa d'Almè, l'e-Brt tra Bergamo, Dalmine e Verdellino, il treno per Orio. Ma un ragionamento su farà anche sulla «parte a monte del tram T1 che si

attesta ad Albino - aggiunge Marino -. È una vecchia questione, vanno vagliate eventuali sovrapposizioni di servizi o altri interventi che siano necessari».

A breve della revisione del Programma di bacino verranno informati i Comuni: «L'idea è di scrivere a tutti, chiedendo se abbiano osservazioni e indicazioni sul trasporto pubblico. C'è la responsabilità a incontrarsi sul territorio», dice il consigliere provinciale delegato ai trasporti, Simone Biffi. «Nel 2018 c'erano state riunioni capillari, con i Comuni divisi per Ambiti - ricorda la presidente dell'Agenzia, Angela Ceresoli -. Ora si tratta di una revisione, ma ci sarà comunque un'attività di ascolto, sempre nella consapevolezza che facciamo i conti con risorse limitate. Ma mi interessa molto anche capire in generale che sensibilità ci sia rispetto al trasporto pubblico».

Gli ultimi studi, a partire dalla ricerca Isfort presentata a settembre, evidenziano una crescente disaffezione: solo il 6,7% dei bergamaschi usa i mezzi pubblici, dato inferiore alle medie lombarda e nazionale. E con prospettive, almeno nelle intenzioni degli intervistati, di ulteriore calo. Di fronte a questo scenario, «il Programma di bacino cerca anche di andare a recuperare domanda», osserva Ceresoli. Come? Se i tagli di risorse, negli anni, hanno sempre più ridotto il servizio a «studentesco», specialmente sull'extraurbano, uno degli obiettivi è «ri-conquistare» i lavoratori, «ragionando sui collegamenti con i poli produttivi del territorio, sul

far crescere politiche di mobility management». Si osservano anche le «linee di desiderio» della mobilità orobica (schematizzate nel grafico qui accanto, che riassume le matrici origine/destinazione a prescindere dal mezzo usato, ndr). «Alcune direttrici oggi sono poco servite».

Il tutto fa però i conti anche con i tempi stretti per pianificare i nuovi affidamenti. Che hanno come preconditione l'integrazione tariffaria su tutto il ter-

Tra gli obiettivi, «recuperare» utenza anche tra i lavoratori, in dialogo con le aziende

ritorio. Non più dunque ogni azienda che vende i propri biglietti, ma un sistema unitario, in cui il prezzo non dipende dai mezzi utilizzati né dai «trasbordi», ma essenzialmente dal tragitto percorso. «Inizieremo a lavorarci a breve - spiega Marino -. Dovremo verificare se la zonizzazione prevista nel 2019 è ancora adatta».

A fine dicembre l'assemblea dei soci dell'Agenzia - la compagine include Provincia, Comune di Bergamo, Regione e i Comuni di Albino, Romano e Zogno - ha approvato le linee di indirizzo per aggiornare il Programma. Tra le novità, mentre in passato si era parlato di un affidamento unico per tutta la Provincia, c'è l'ipotesi di suddividere il bacino in lotti, scelta che «appare più ef-

ficiente sotto il profilo della spesa e orientata a massimizzare la contendibilità». Quindi si potrebbero avere - il percorso è ancora in fase embrionale - un lotto urbano, e diversi extraurbani (oggi le sottoreti sono tre, ma il futuro è tutto da definire). Sui confini dell'area urbana, peraltro, è possibile una parziale rivalutazione: i criteri oggi impiegati risalgono al 2001, e nel definire il Programma di bacino si è deciso di riesaminarli, affidandosi a una società specializzata per gli aspetti di metodo. L'area urbana inoltre è l'unica che potrebbe avere i requisiti per valutare un affidamento «in house» dei servizi - Atb è controllata dal Comune di Bergamo -, per il quale però le norme dettano precise condizioni, da sottoporre anche al vaglio dell'Autorità di regolazione dei trasporti: facile immaginare che sarà un altro tema importante dei prossimi mesi.

Intensi, e infatti l'Agenzia, finora con numeri all'osso, è al lavoro anche per dotarsi di nuovo personale: sono partiti i concorsi per due istruttori tecnici e tre amministrativi. L'obiettivo di legge è dicembre 2026 per i nuovi affidamenti, ma è improbabile che il passaggio scatti nel bel mezzo dell'anno scolastico. Gli indirizzi dell'Agenzia sono dunque di anticipare al 30 giugno del prossimo anno, in modo da essere pronti per settembre. La corsa contro il tempo si fa però così ancora più stringente. E infatti qualcuno già paventa che si possa slittare all'estate 2027: gli sfioramenti avrebbero tuttavia dei costi, tutti da valutare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le «linee di desiderio» degli spostamenti in Bergamasca

Le linee considerano le direttrici con almeno 50 viaggi al giorno



Verso Milano

Fonte: Elaborazione Agenzia Tpl di Bergamo su matrici o/d Regione Lombardia (2016)

Non solo capoluogo: le «linee di desiderio» della mobilità

«Linee di desiderio»: il nome è poetico, l'utilità assai pratica. Si tratta, in sostanza, di uno schema che mette nero su bianco le necessità di spostamento dei bergamaschi.

Senza tenere conto, in questo caso, dei percorsi, bensì collegando direttamente il punto di origine e di destinazione. La mappa, elaborata dall'Agenzia del trasporto pubblico locale di Bergamo su dati regionali del 2016, si può vedere nel grafico in questa pagina.

Le linee collegano direttamente l'origine con la destinazione finale dello spostamento, con qualunque mezzo di tra-

sporto e per qualsiasi motivo - studio, lavoro, ragioni familiari e personali.

Lo spessore e l'intensità del colore indicano la quantità di viaggi da un punto all'altro: sono rappresentate solamente le matrici origine/destinazione che registrano almeno 50 viaggi al giorno.

E se è chiaro come la città di Bergamo emerga come il «centro di gravità permanente» di moltissimi spostamenti, anche verso Milano e Brescia, l'immagine restituisce comunque il senso di una complessità. Notevoli i movimenti anche nella Bassa - con Treviglio che spicca

-, sul lago (in forte relazione con la confinante provincia di Brescia), mentre nelle medie e alte valli emergono Zogno-San Pellegrino-San Giovanni Bianco e Clusone.

La mappa descrive gli itinerari a prescindere dal mezzo utilizzato, ma è ovvio che capire quali siano le direttrici su cui più si concentrano gli spostamenti sia un tassello importante per delineare il Programma di bacino. Anche se non l'unico: gli indirizzi del programma di bacino evidenziano per esempio la necessità di garantire un livello minimo di servizio per tutte le aree periferiche.



La mappa mostra origini e destinazioni a prescindere dal mezzo usato

Dal 2016 a oggi, evidenziano gli addetti ai lavori, sono cambiate in molti casi le modalità di spostamento, ma non i percorsi. E dunque lo schema resta valido.

Una linea scura, segno di molti movimenti, si addensa per esempio, sull'asse Est-Ovest «sotto» Bergamo, grossomodo sulla direttrice tra Dalmine-Stezzano, Seriate, fin verso Trescore Balneario, facendo balzare all'occhio la possibile utilità di un collegamento «tangenziale» al capoluogo anche con i mezzi pubblici, in un sistema che oggi è invece più impostato «a raggiatura» verso la città.

Tutti temi che in questi mesi saranno valutati per arrivare a definire il nuovo piano per l'affidamento dei servizi.

F. M.

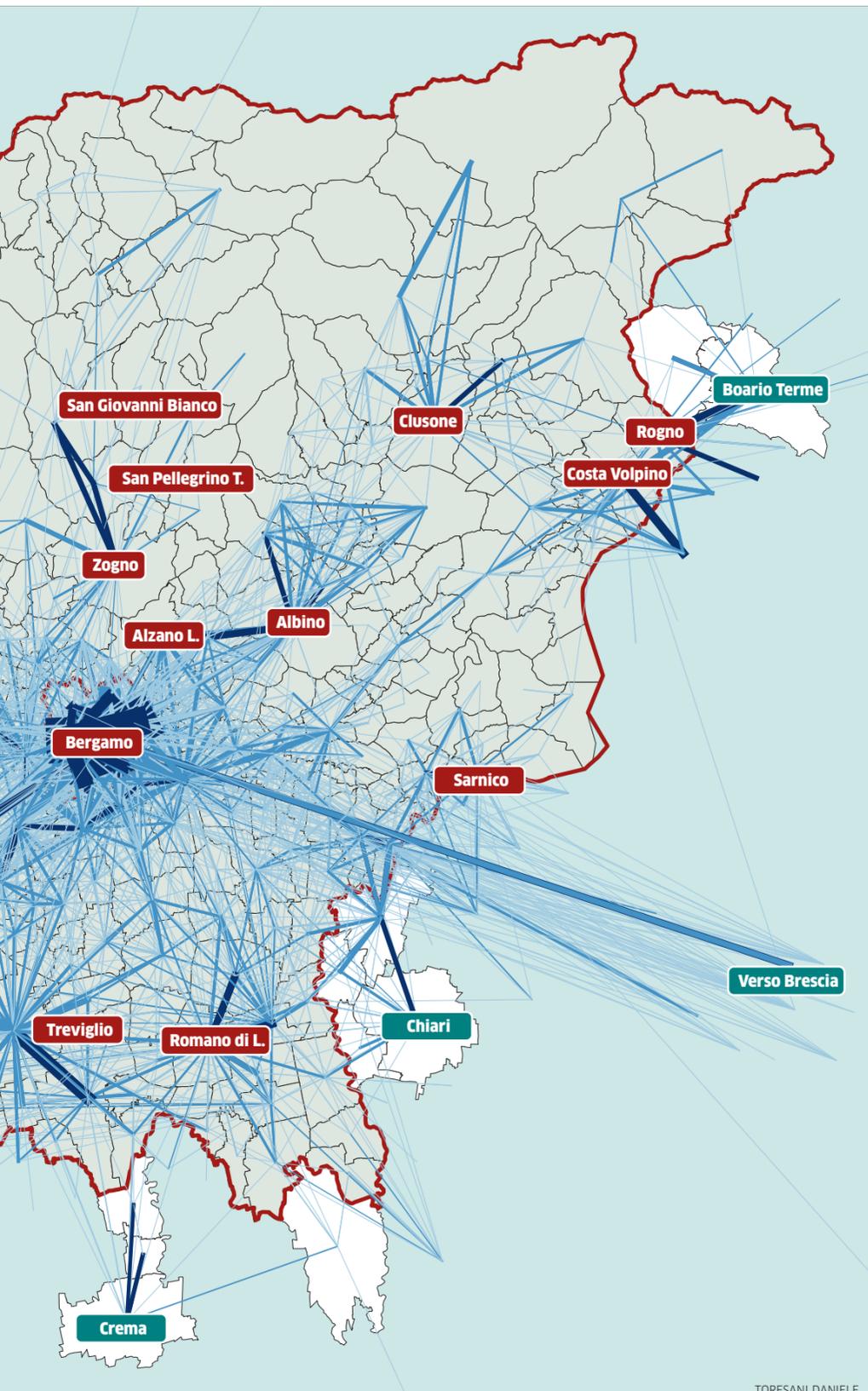
Capriate-Brembate, intesa per incentivare le due ruote

«Ciclopolitane», spazi anti-furti per lasciare le bici e sensibilizzazione tra gli obiettivi
A pagina 31



Barriere contro le frane Domani via al cantiere

A Isola di Fondra l'intervento da 1,1 milioni di euro sulla Sp2, che sarà chiusa «a singhiozzo»
A pagina 33



Tram, e-Brt, raddoppio Come cambia il sistema

Linee. I nuovi servizi andranno integrati con l'esistente Biffi: «Si lavora anche sulla sostenibilità economica»

Con la spinta del Pnrr, ma non solo, in Bergamasca stanno nascendo nuove infrastrutture che cambieranno il volto del trasporto pubblico locale, almeno in alcune zone. E scrivere, con il Programma di bacino, il futuro degli spostamenti con i mezzi pubblici significa confrontarsi con queste importanti novità, anche valutando un ridisegno dei servizi esistenti.

L'impostazione di massima, spiegano dall'Agenzia, sarà «sfoltire» le linee di autobus che andranno in sovrapposizione ai nuovi servizi, e al tempo stesso creare collegamenti verso di essi, in modo che siano utilizzabili da un bacino il più possibile ampio di utenti.

Le nuove opere

Esempio: in vista del tram sulla T2 Villa d'Almè-Bergamo - frequenza prevista di 5 minuti nelle ore di punta e di 15 in quelle di morbida - i ragionamenti preliminari si focalizzano sull'attestare alla linea tranviaria i servizi dalle valli Brembana e Imagna (pensando anche come gestire gli orari di massimo afflusso), ma anche su un riesame delle linee 7, 9 e 10 urbane, che gravitano nell'area interessata. «Ragionamenti preliminari» nel senso che, per questa come per le altre opere, si tratta di impostazioni di partenza, su cui si entrerà nel merito nei prossimi mesi.

C'è poi l'e-Brt Bergamo-Dalmine-Verdellino, con corse attese ogni dieci minuti nelle ore di punta, ogni quar-

to d'ora nelle altre fasce. Qui dovrebbero convergere le corse che arrivano da Trezzo e Canonica, con revisione anche delle altre linee extraurbane dell'area, ma anche delle urbane 5 e C, che potranno essere integrate con linee di adduzione a servizio dei Comuni interessati. «L'obiettivo è in ogni caso che, laddove si creerà una rottura di carico, cioè la necessità di cambiare mezzo, non si vadano ad allungare i tempi complessivi di percorrenza», spiega la

■ Sulla T2 Villa d'Almè-Bergamo previste corse ogni cinque minuti nell'ora di punta

■ Raddoppio ferroviario per Ponte, evidenziata la necessità di un polo di interscambio

presidente dell'Agenzia, Angela Ceresoli.

Al lavoro sui fondi

A monte c'è il tema dei costi di gestione dei nuovi servizi: «Si sta lavorando sull'aspetto della sostenibilità», conferma il consigliere delegato ai trasporti di Via Tasso, Simone Biffi. Se infatti per l'e-Brt le aspettative sono di un «impatto economico netto neutro o fors'anche positivo»,

considerata la superiore velocità rispetto ai servizi esistenti e la presunta maggiore attrattività, per la tranvia, proprio per la tipologia di infrastruttura e il tipo di manufatti che richiede, il discorso è «più complesso», si evidenzia negli indirizzi per l'aggiornamento del programma di bacino. Tra i temi sul tavolo c'è la separazione tra i costi di gestione del servizio e quelli dell'infrastruttura. «Stiamo ragionando con gli enti - spiegano dall'Agenzia - per un quadro completo, con tutti i numeri, bisognerà comunque attendere il completamento del piano di bacino».

Ferrovie

Tornando a nuove infrastrutture e ridisegno dei servizi, per quanto riguarda il treno per Orio i ragionamenti riguarderanno la linea 1 urbana verso l'aeroporto, anche in base anche alle frequenze effettive del collegamento in treno.

Il raddoppio ferroviario Bergamo-Ponte richiederà invece, prima del ridisegno della rete di trasporto pubblico, la creazione di un polo di interscambio alla stazione della cittadina dell'Isola, tema su cui si stanno muovendo Comune e Provincia.

Questo l'orizzonte al 2026. Più avanti nel tempo, gli scenari toccano anche Porta sud, il raddoppio Bergamo-Montello e gli eventuali prolungamenti delle linee tranviarie T1 e T2.

F. Mor.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Condizioni di lavoro per gli operatori Scatta uno studio

La carenza di autisti - la stima è che in Bergamasca ne manchino un centinaio - da tempo è tra i problemi più annosi per la gestione del trasporto pubblico. Non solo da noi. E infatti le Agenzie del Tpl lombarde hanno deciso di fare squadra per esaminare il fenomeno, mettendo in campo un'indagine sulle condizioni di lavoro e benessere degli operatori del trasporto

pubblico locale. «Sta per partire uno studio commissionato all'Università di Milano Bicocca - conferma il direttore dell'Agenzia di Bergamo, Marcello Marino - L'obiettivo è un'analisi della qualità del lavoro».

Molte criticità «del mestiere» sono state nel tempo evidenziate, anche con iniziative di protesta promosse dai sindacati: dalla sicurezza a bordo dei mezzi agli

aspetti economici, passando per gli orari. Ora con lo studio si punta a mettere a fuoco le problematiche e individuare possibili risposte. I primi risultati sono attesi entro l'estate.

Analisi degli spostamenti

Un altro sviluppo riguarda invece il monitoraggio degli spostamenti dell'utenza. Proprio pochi giorni fa è arrivata la notizia del finanziamento, da parte della Regione, del progetto «Rapsodia», presentato dalle Agenzie per il trasporto pubblico locale di vari bacini lombardi, compreso quello di Bergamo, insieme all'Università degli Studi di Milano Bicocca. I fondi complessivi a disposizione ammontano a poco meno di 2,3 milioni, di cui il 10% circa dovrebbe arrivare sul



La carenza di autisti è tra le criticità maggiori del trasporto pubblico

nostro territorio. Da un lato si punta a posizionare dei sensori sui mezzi per monitorare i flussi di mobilità, dall'altro si vorrebbe riproporre in Lombardia il progetto «Pollicino», sperimentato a Bologna: «Tramite un'App, si possono registrare i comportamenti di mobilità di un gruppo selezionato di utenti, che aderiscono volontariamente e in forma anonima - spiega Marino -. In sostanza si raccolgono le "briciole informatiche" degli spostamenti, per contribuire a costruire un quadro il più possibile completo e aggiornato».

L'obiettivo è che i dati raccolti possano confluire in un «deposito» condiviso a livello lombardo, «per analisi sempre più raffinate e tempestive sull'andamento dei sistemi di mobilità».