Città

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

Modifiche per lavori sulla linea Lecco-Bergamo

Dal 20 luglio al 21 agosto per i lavori tra le stazioni di Calolziocorte e Ponte S. Pietro ci saranno modifiche sulla Lecco-Ponte San Pietro (Bergamo)

Biglietti di treni e bus, rincari da settembre «Così si penalizzano ancora i pendolari»

Regione. Per Trenord ritocco del 3,89%: da pochi centesimi per i ticket singoli fino a 32 euro per gli abbonamenti
Per la gomma «indicazione» del +1,86%, ma decideranno le società locali. Critico il Pd: «I costi ricadono sugli utenti»

LUCA BONZANNI

Puntuale nel periodo estivo, ecco l'aggiornamento delle tariffe del trasporto pubblico locale. Lo prevede la normativa, e infatti lo scorso lunedì la Giunta regionale ha deliberato il tradizionale ritocco. L'effetto certo e immediato dal 1° settembre è il rincaro dei prezzi di Trenord (+3,89%), mentre per il trasporto su gomma bisognerà attendere un ulteriore passaggio (in questo caso il coefficiente teorico sarebbe un +1,86%). Tradotto in soldoni, un pendolare del treno spenderà qualche euro in più al mese.

La delibera, in punta di diritto, riepiloga tutti i passi burocratici. L'adeguamento è il frutto di una combinazione tra l'indice dei prezzi dell'Istat (le rilevazioni sull'inflazione) e un algoritmo che tiene in considerazione le performance del servizio (puntualità, frequenza, regolarità delle corse) e l'esito di un'indagine sulla soddisfazione degli utenti, svolta da una società specializzata tra ottobre e novembre dello scorso anno.

Il risultato immediato, si legge nel documento approvato da Palazzo Lombardia, è l'applicazione «dell'adeguamento ordinario delle tariffe previste per l'anno 2026, contabilizzando il valore pari al 3,889% per il vettore ferroviario», mentre per le altre tariffe (sostanzialmente i bus) il valore è pari all'1,857%, ma in questo caso la palla passa alle Agenzie per il Tpl per la determinazione su scala provinciale.

Le novità

Ma cosa cambia, in concreto? Sul fronte ferroviario, stando alle tabelle allegate alla delibera, tipicamente un abbonato bergamasco andrebbe a spendere due o tre euro in più al mese, a seconda della fascia chilometrica; per le tessere annuali, invece, si parte da un minimo di +11 euro (per il raggio fino a 5 chilometri) e si arriva poi a +32 euro per la fascia 41-50 km (una delle più gettonate). La card «Io viaggio ovunque in Lombardia», che consente di utilizzare tutti i mezzi pubblici regionali, aumenta di 2 euro nel formato mensile (da 116 a 118 euro) e di 20 in quello annuale. Rispetto a una decina d'anni fa, l'incremento relativo agli abbonamenti è attorno al 14%: per la fascia 40-50 km, ad esempio, il mensile è passato da 80 a 91 euro e l'annuale da 769 a 877 euro. I biglietti singoli rincarano mediamente di 10-20 centesimi a seconda della tratta.

Le critiche

Dall'assessorato regionale ai Trasporti e Mobilità sostenibile, interpellato sul tema, non sono giunti ulteriori commenti. Così, all'attacco va l'opposizione. «Un ulteriore aumento inaccettabile – commentano Davide Casati e Jacopo Scandella, consiglieri regionali del Partito democratico –, visto che in questa legislatura hanno già aumentato le tariffe di circa il 10%. Con questa operazione in pratica la Regione scarica interamente sull'utenza i maggiori costi dovuti all'inflazione del comparto dei trasporti, che peraltro è superiore a quella generale. E lo fa utilizzando un meccanismo di calcolo totalmente da rivedere, basato sui risultati di una customer satisfaction che sono distantissimi dalla realtà e su parametri di puntualità, regolarità e frequenza su cui hanno fissato obiettivi minimi, non all'altezza delle legittime attese dei cittadini». Gli esponenti dem entrano nel dettaglio di alcuni dei criteri che regolano il ricalcolo dei prezzi: «Fissare per i treni l'obiettivo di puntualità all'83% quando la media nazionale, per il trasporto regionale, è del 92%, è inaccettabile – proseguono Casati e Scandella –. Ancora una volta, ai pendolari tocca pagare di più mentre a Trenord viene aumentato il contributo regionale di 100 milioni di euro l'anno, vengono cancellati i bonus ritardi dovuti ai pendolari e scontate le penali, di cui una parte non sono nemmeno misurate e quindi non addebitate. Quasi che la preoccupazione fosse di mantenere l'azienda sempre in utile, ma a pagare sono sempre i pendolari, ai quali non resta che subire questi aumenti anno dopo anno a fronte di un servizio che non accenna a migliorare».

Dal 1° settembre aumento dei biglietti Trenord del 3,89%

Qui Bergamo

Per il trasporto pubblico su gomma, il dado non è ancora tratto. «L'adeguamento delle tariffe – spiega Vezio Guidobono, direttore dell'Agenzia per il Tpl di Bergamo – dipende da molteplici fattori. Occorre analizzare se negli anni precedenti sono stati adottati incrementi delle tariffe, dopodiché la Regione fornisce un dato legato ai coefficienti Istat e noi, sulla base di quello, dobbiamo verificare la rispondenza o meno di determinati parametri, diversi a seconda del contratto in essere (con ciascuna compagnia locale, ndr). Ci sono poi degli algoritmi sulla cui base viene compilata una tabella che procediamo a inviare alle società del trasporto urbano e ai consorzi interurbani: sta a loro, in ultima istanza, decidere se adottare o meno la rimodulazione delle tariffe». Di fatto, queste sono le settimane di valutazione sulle politiche da applicare, anche in base alle risorse disponibili: l'esito verrà «svelato» con le campagne abbonamenti che vengono lanciate nella seconda metà di agosto, all'avvicinarsi della riapertura delle scuole.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Alta velocità Brescia-Verona gli effetti anche sui regionali

La nuova linea
Iniziate le corse di prova con l'attivazione del sistema comando del nodo di Milano che interessa i bergamaschi

Sulla nuova linea ferroviaria ad alta velocità Brescia-Verona sono già iniziate le corse di prova con i treni. La sua attivazione è programmata per i primi mesi del prossimo anno. Nei giorni scorsi a Milano Greco Pirelli è stata attivata da Rete Ferroviaria Italiana , la seconda fase del nuovo sistema di comando del traffico ferroviario già predisposto per includere la nuova linea ad alta velocità Brescia-Verona-Vicenza. L'attivazione di questa linea avrà riflessi anche sul trasporto regionale che interessa la nostra provincia: in modo particolare la relazione Milano-Brescia-Verona con le fermate di Treviglio e di Romano. Infatti i treni Freccia Rossa e Italo non percorreranno più la linea storica tra Brescia e Verona come fanno oggi e utilizzata anche dai treni regionali veloci di Trenord e dai treni merci, ma disporranno di due binari esclusivi. Come già accade nella tratta tra Bivio Casirate e Brescia. Una interferenza, quella tra alta velocità e traffico regionale, che genera ritardi in caso di circolazione perturbata, soprattutto a danno dei treni regionali come lamentano i pendolari. La nuova linea ad alta velocità Brescia-Verona non tocca più le stazioni di Peschiera e di Desenzano sul Garda interessate da un forte traffico. Già oggi i treni regionali veloci di Trenord si affollano di viaggiatori da e per queste due località del Garda. Le istituzioni locali interessate hanno fatto già presente che bisognerà potenziare l'offerta commerciale di Trenord , venendo a mancare quella dei treni ad alta velocità che oggi fermano a Desenzano e a Peschiera alternativamente . Tra le proposte da valutare quella di attivare treni regionali veloci cadenzati a 30 minuti sulla linea storica Milano-Brescia -Verona nelle ore di punta. Significherebbe un sostanziale aumento dell'offerta sia in direzione di Milano , sia in direzione di Brescia e del Veneto. La separazione fisica dei treni ad alta velocità da quelli del trasporto regionale darebbe un contributo alla regolarità specie per i treni in direzione di Milano. Tenendo però sempre conto che sui due binari della linea veloce tra Treviglio e Milano continueranno a viaggiare insieme i treni dell'alta velocità con quelli delle linee per Brescia-Verona-Bergamo e Cremona. Sulla nuova linea ad alta velocità Brescia-Verona sono destinati anche i Freccia Rossa e gli Italo in partenza e in arrivo a Bergamo per Roma e Napoli se il modello verrà riproposto. Il servizio è stato attestato a Brescia da quando sono iniziati i lavori di rifacimento della stazione di Bergamo. Brescia si consolida sempre più come l' hub orientale della nostra regione per l'alta velocità. Tra Bergamo e Brescia rimane il binario unico che il prossimo anno compirà 170 anni, pur con il raddoppio previsto fino a Montello. Intanto Rfi, con un investimento da 10 milioni e mezzo di euro, ha realizzato un ulteriore potenziamento dei sistema di controllo del traffico ferroviario non solo del nodo di Milano. «Il risultato atteso – dichiara Rfi – è una maggiore regolarità del traffico ferroviario e una migliore qualità del servizio offerto ai viaggiatori». Impegni assunti in attesa di verifica da parte di chi viaggia.

Gian Battista Rodolfi