

Chilometri e fondi I nodi ancora aperti per e-Brt e tram

Rivoluzione. All'avvio dei nuovi servizi saranno ridotte le corse su gomma, con un occhio di riguardo alle scuole

FAUSTA MORANDI

I mesi cerchiati in rosso sul calendario, al momento, sono due: luglio per l'eBrt, e settembre per la linea tranviaria T2 della Valle Brembana.

I cantieri sono in linea con i tempi, ma per certezze sull'avvio bisognerà attendere anche le autorizzazioni degli enti competenti. Al momento, comunque, si prospetta un'estate «rivoluzionaria», per il trasporto locale: al netto degli interrogativi - in primis economici - è evidente che le due opere sono destinate a introdurre un cambiamento di rilievo nel servizio pubblico.

E in attesa dei nuovi affidamenti del trasporto pubblico locale, a gestire tram e bus elettrici saranno, rispettivamente, Teb e Atb. Con le quali negli scorsi mesi l'Agenzia del Tpl ha avviato un confronto per definire le condizioni di questa fase di «interregno», che riguarderà sicuramente il 2026 ma - viste le tempistiche delle gare in Italia, e questa potrebbe valere oltre 300 milioni di euro - probabilmente anche un po' più in là.

A inizio dicembre, l'assemblea dei soci dell'Agenzia - i principali sono Comune di Bergamo, Provincia e Regione - ha dato il via libera a un primo quadro su questi «affidamenti transitori». I nuovi scenari si innestano però su un sistema che certo non ha risorse per largheggiare, per usare un eu-

femismo. E pare infatti che in alcuni passaggi le discussioni, in particolare con Atb, si siano fatte piuttosto accese. E non ancora concluse, visto che a fine dicembre, in una nuova riunione dei soci, Palafrizzoni e Via Tasso hanno fatto mettere a verbale che «nei prossimi mesi, proseguirà il confronto con gli operatori affidatari in ordine all'affinamento del regime di "net cost" applicabile nel secondo semestre del 2026 con particolare riferimento ai nuovi servizi». Ergo, la partita è tutt'altro che chiusa.

Intanto, però, dei numeri sono nero su bianco nella relazione redatta dall'Agenzia.

I numeri del servizio

Per l'e-Brt - bus elettrici per oltre il 70% su corsie preferenziali riservate, 36 fermate, dalla stazione di Bergamo a quella di Verdello-Dalmine in territorio di Verdellino - si prevede una percorrenza annua di circa 838mila chilometri. A fronte di ciò, l'indirizzo è di ridurre di circa 490mila chilometri gli attuali servizi urbani su gomma (essenzialmente sulla linea 5), e di 211mila chilometri l'extraurbano nella sottorete Sud, in sostanza attestando nell'area di Dalmine le corse che oggi raggiungono il capoluogo. La disponibilità complessiva di servizi, dunque, aumenterà. «È da evidenziare - si legge nella relazione dell'Agenzia, per

quanto riguarda l'extraurbano - che le riduzioni si applicano quasi esclusivamente negli orari di morbida, lasciando inalterati, almeno in una fase iniziale, i collegamenti con il capoluogo per i servizi di preminente interesse scolastico».

Meno bus extraurbani

Il mantenimento delle corse verso le scuole superiori del capoluogo è anche tra i punti evidenziati per quel che riguarda la T2: sulla sottorete Ovest dell'extraurbano le minori percorrenze sono ipotizzate, per i bus e quindi per gli operatori di quest'area, in 478mila chilometri circa, ma appunto con l'attenzione a mantenere delle corse dirette per gli studenti (come avvenuto a suo tempo per la T1 in Valle Seriana). La riduzione urbana di servizi su gomma invece, per il tram della Valle Brembana, sarebbe contenuta nell'ordine di 15mila chilometri.

Il risparmio per l'Agenzia dal complesso delle minori percorrenze con i bus è stimato in 1,3 milioni di euro, per la sola tranvia della Valle Brembana. E qui si arriva alle - spinose - questioni economiche. Come è noto, la preoccupazione per la copertura dell'avvio della T2 è finita anche in Consiglio regionale, con un ordine del giorno bipartisan, presentato dai consiglieri bergamaschi, che chiede le risorse necessarie. La



Il cantiere per la nuova linea e-Brt tra le stazioni di Bergamo e di Verdello-Dalmine, all'altezza di Oslo
Sopra: FOTO MARAVIGLIA

■ Dai bus elettrici verso Verdellino sulla rete urbana 300mila chilometri di servizi in più

■ Ma sulle risorse netta distanza fra Agenzia e Atb: «balla» mezzo milione di euro

strada indicata dall'Agenzia per far quadrare le cifre è la separazione tra esercizio e gestione dell'infrastruttura, con corrispettivi a Teb, per il primo punto, stimati in 4,5 milioni di euro per entrambe le linee: T1 e T2.

Poco meno di ciò che oggi viene versato per la sola Valle Seriana, includendo però anche la manutenzione della linea. I fondi arriverebbero dalla già citata riduzione dei servizi su gomma, sia per la T2, sia anche per il Brt.

Così facendo resta però «da determinare» come coprire i costi della manutenzione. Non esattamente briciole: secondo Teb, si parlerebbe di 4,5 milioni

annui. Potrebbero qui confluire i fondi attualmente destinati da Provincia e Comune di Bergamo, per un totale di 2 milioni annui, ma resta comunque da coprire oltre metà della cifra: di qui anche gli appelli agli enti superiori.

«Maretta» sulle cifre

Sulle risorse per l'e-Brt sembra essersi creato più di un malumore tra Agenzia e Atb. L'azienda calcola di dover ottenere, a fronte del nuovo servizio che comunque prevederà 300mila chilometri in più rispetto all'attuale servizio urbano, un corrispettivo aumentato di 151mila euro rispetto all'attuale. L'Agenzia ipotizza invece