

Niente bus extraurbani sulle corsie dell'e-Brt, il consorzio Sud protesta

Trasporti. Locatelli: «Vogliamo evitare che alcuni utenti viaggino speditamente, mentre altri rimangono in colonna». Il no dell'agenzia del Tpl: «Cambiando rischiamo di perdere i fondi»

PATRIK POZZI

I bus normali non potranno utilizzare le corsie preferenziali dell'e-Brt, la cui entrata in funzione a giugno comporterà anche una piccola rivoluzione a livello di trasporto pubblico: delle parallele linee extraurbane arriveranno a Bergamo solo quelle dedicate al trasporto scolastico.

È emerso mercoledì dall'incontro fra l'Agenzia del Tpl (Trasporto pubblico locale) e le società di trasporto che fanno parte del consorzio Bergamo trasporti sud. Oggetto dell'incontro: approfondire le conseguenze che l'entrata in funzione dell'e-Brt avrà sulle linee urbane ed extraurbane.

Fra le società presenti all'incontro c'era anche l'Autoservizi Locatelli che a febbraio, tramite una lettera formale, aveva inviato all'Agenzia del Tpl proprio la richiesta di poter usufruire delle corsie preferenziali dell'e-Brt i cui bus elettrici, percorrendo la Provinciale 525, collegheranno la stazione di Bergamo con quella di Verdellino passando per Dalmine e viceversa.

Sulla 525 viaggiano già i pullman della linea V Trezzo-Dalmine-Bergamo la cui utenza, secondo la Locatelli, dovrà avere la stessa qualità di servizio pubblico: non si vuole vedere alcuni utenti viaggiare speditamente sulle corsie preferenziali dell'e-Brt e altri, invece, rimanere in colonna a causa del pesante traffico che quotidianamente interessa la 525. Dopo alcuni approfondimenti tecnici con organi competenti come il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e l'Ansfis (Agenzia nazionale

Il progetto e-Brt ha ottenuto il finanziamento del Pnrr con questa configurazione»

per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali), l'Agenzia del Tpl ha però deciso per il no: «Il progetto e-Brt - spiega il direttore Marcello Marino - ha ottenuto il finanziamento del Pnrr con questa configurazione. Cambiarlo metterebbe a rischio l'ottenimento dei fondi assegnati. Inoltre il servizio è stato voluto per dare all'utenza certezza di orari e tempi e così non accadrebbe se altri pullman utilizzassero le corsie preferenziali».

Marino spiega poi come, con l'entrata in servizio dell'e-Brt, non saranno molte in realtà le corsie che continueranno a percorrere la 525: «La linea V e anche la linea F (Bergamo-Verdello-Verdellino-Treviglio) fuori dagli orari scolastici verranno attestate a Dalmine. Continueranno ad arrivare a Bergamo solo le corsie riservate agli studenti che non vogliamo riempiano i pullman dell'e-Brt destinati in prevalenza agli studenti universitari». Tutto comunque, per il direttore dell'Agenzia del Tpl, verrà poi continuamente monitorato e «non è detto che se poi anche gli studenti di scuola superiore preferiscono l'e-Brt, le corsie extraurbane non vengano cancellate».

Il no dell'Agenzia del Tpl non convince comunque il Consorzio, che si è riservato di presentare sulla questione un'interpellanza all'Autorità di regolazione del trasporto pubblico. Durante l'incontro di mercoledì, inoltre, l'Autoservizi Locatelli ha criticato l'impostazione del progetto dell'e-Brt che, a suo dire, non potrà raggiungere l'obiettivo di alleggerire le strade. E il motivo è il basso numero di mezzi elettrici a disposizione del progetto che, viaggiando sulle corsie dedicate, si muoveranno da Verdellino e Bergamo e viceversa: «L'e-Brt - affermano dalla società di trasporti - potrà avvalersi operativamente di tredici autobus sulle due direzioni del percorso a fronte



Stia facendo discutere il no all'utilizzo delle corsie e-Brt per i sub extraurbani

dell'attuale servizio (urbano ed extraurbano) con un numero di 25 corsie nell'orario di punta del mattino che impegna per diversi tratti la Provinciale 525 nella sola direzione per Bergamo, oltre ad altre corsie dedicate simultaneamente sulle tratte per Dalmine».

Ciò per l'Autoservizi Locatelli «significherà che l'apporto di e-Brt sarà del tutto parziale rispetto alle attuali esigenze, e che gli altri autobus impegneranno la viabilità ordinaria anche con eventuali percorsi alternativi con l'inevitabile penalizzazione della prestazione in termini di tempi di percorrenza e a fronte di un parziale impiego della corsia riservata rispetto alle sue potenzialità». Degli effetti dell'e-Brt sulle linee urbane ed extraurbane si continuerà comunque a parlare. Durante la riunione di mercoledì, infatti, l'Agenzia del Tpl ha invitato le società di trasporti presenti a presentare, prima dell'entrata in funzione del servizio di bus elettrici, le proprie osservazioni.

Il servizio trasporterà 4 milioni di utenti l'anno

Il nuovo sistema di trasporto rapido sui bus elettrici e-Brt collegherà, attraverso corsie preferenziali, il polo intermodale della stazione di Bergamo con il comune di Dalmine in 22 minuti (viaggiando a una velocità commerciale di 25 km/h, compresi i tempi di sosta alle fermate) e con la stazione di Verdello-Dalmine (nel territorio di Verdellino) in 39 minuti con una frequenza di una corsa ogni 10 minuti negli orari di punta. L'e-Brt, con un percorso complessivo di 29,7 km (di cui esattamente il 72% su corsie preferenziali) prevede, inoltre, un collegamento diretto con il Polo scientifico del Kilometro Rosso di Stezzano e con i comuni di Osio Sopra, Osio Sotto e Lallio. Inizialmente erano 20 le fermate previste. Recentemente sono salite a 22 a

fronte del fatto che è stata accolta la richiesta di Verdellino di istituire due nuove fermate a Zingonia, in via Dante Alighieri. Il nuovo servizio, una volta avviato, si prevede che trasporterà 4 milioni di passeggeri all'anno. Importante è l'impatto ambientale che si calcola avrà sul territorio: l'esercizio dell'e-Brt, infatti, si ritiene che permetterà una riduzione di 780 tonnellate di Co2 all'anno a seguito dell'utilizzo di autobus elettrici e del calo dell'utilizzo di automobili, alle quali si aggiungono altre 183 tonnellate in meno di Co2 grazie all'installazione di pannelli solari che verranno sistemati nei depositi per produrre energia elettrica. Il costo totale del progetto è di circa 84 milioni di euro finanziati con i fondi europei del Pnrr.

Pa. Po.