

BRESCIA E PROVINCIA

Trenord: «Faremo meglio, ma i treni da soli non fanno la mobilità green»

Le previsioni al 2032: nonostante l'offerta potenziata i passeggeri non cresceranno di molto

Il convegno

Enrico Mirani
e.mirani@giornaledibrescia.it

Nei prossimi dieci anni Trenord potenzierà l'offerta sulle linee Verona-Brescia-Milano, Brescia-Greco Pirelli, Brescia-Parma e Brescia-Edolo, mentre (dopo l'entrata in funzione dell'Alta velocità che libererà la linea storica) la Brescia-Desenzano diventerà una tratta suburbana con fermate frequenti. Eppure la quota di cittadini bresciani che nel 2032 sceglierà di muoversi in treno resterà praticamente la stessa di oggi, il 15,3% del totale degli spostamenti contro il 14,4% attuale. Adesso oltre il 70% dei viaggiatori (di qualsiasi tipo) usa mezzi privati. Non solo. Il 75% degli spostamenti è di prossimità, entro i 10 km. Dunque, il treno non sarà decisivo per la mobilità green e la transizione ecologica. Ciò che serve è una revisione complessiva del sistema della mobilità. È questa l'opinione di Marco Piuri, amministratore delegato di Trenord. Certo, sottolinea Piuri, «dobbiamo migliorare il servizio, ma il problema non è portare il treno ovunque». Si può e si deve renderlo più veloce e competitivo, tuttavia «bisogna fare i conti con la carenza infrastrutturale». La rete dei binari e le stazioni sono di Rfi, non di Tre-

nord. Piuri è intervenuto ieri al convegno «Verso la Capitale della cultura. Bergamo e Brescia sul treno del futuro», promosso a Bariano da Netweck e Trenord.

Erano presenti amministratori locali e rappresentanti di categoria delle due città. Per Brescia c'erano l'assessore alla Mobilità Federico Manzoni, il vice sindaco di Chiari Maurizio Libretti, il presidente di Concommercio Carlo Massoletti, il vice presidente di Confindustria Paolo Streparava, il docente della Cattolica Marco Meazzini.

Previsioni. Trenord ha messo a punto un modello per simulare i cambiamenti da qui al 2032, tenendo conto delle opere stradali e ferroviarie previste nel Bresciano e nella Bergamasca. Nel bacino di utenza delle 14 linee di Trenord, gli spostamenti giornalieri con origine o destinazione nelle due province sono oggi 720mila, di cui 104mila in treno (il 14,4%). Fra 10 anni, secondo il modello utilizzato da Trenord, saranno 870mila e 133mila (il 15,3%). I dati lombardi sono 2,2 milioni (l'11% la quota di Trenord) e 2,5 milioni (10,8%).

«Ogni punto percentuale di viaggiatori sottratto alle auto e guadagnato dal treno è prezioso e può fare la differenza

in termini di qualità della vita in città», ha sottolineato Federico Manzoni. Sottinteso: non ci devono essere aiibi perché l'offerta migliori. In questo senso, Piuri ha presentato alcuni dati che riguardano la puntualità sulle linee delle due province.

Puntualità. Per quanto ci riguarda, la Brescia-Cremona e la Brescia-Parma restano maglia nera (vedi il grafico a fianco), mentre sensibili passi in avanti fanno la Verona-Brescia-Milano, la Brescia-Bergamo e la Brescia-Iseo-Edolo. Entro il 2025 Trenord metterà sui binari lombardi 245 nuovi treni, 57 sono già stati collocati, alcuni proprio su linee bresciane e bergamasche. Si tratta di un investimento di 2 miliardi da parte della Regione. Intanto, il treno sta scontando ancora le conseguenze del Covid. I 233mila passeggeri nel novembre 2019 sulle 14 linee bresciane e bergamasche a marzo 2022 erano 170mila. Alla stazione di Brescia sui 208 convogli giornalieri di Trenord salgono mediamente 8.880 passeggeri contro i 10.189 del novembre 2019.

Solo il 14% degli spostamenti da o per le province di Brescia e Bergamo sono fatti in treno

Sulla mobilità c'è molto da fare. «Bisogna ragionare sugli orari di lavoro e sull'organizzazione della vita», ha sottolineato Piuri. «Se continuiamo ad avere i picchi di oggi si può fare ben poco. Abbiamo asset che costano, ma non vengono sfruttati». Il treno, ha insistito, va «inserito nel sistema complessivo della mobilità». Il confronto è con gli enti locali, le imprese, i cittadini. Va cambiato il modello. «La mobilità di prossimità non può avere come risposta il treno o l'autostrada». //

statale Rfi deve garantire maggior efficienza. La Regione e i pendolari sono stanchi di subire questi disagi. Tutto è cominciato alle 6 per un inconveniente tecnico all'apparato che regola il traffico della stazione di Lambrate. La mobilità ha subito rallentamenti tra i 10 e i 100 minuti per 44 treni Alta Velocità, tra i 15 e i 90 minuti per 10 Intercity, fino a 110 minuti per 45 Regionali e 30 Regionali riprogrammati.

Ieri la Giunta regionale ha approvato una delibera che sancisce l'avvio dell'iter di approvazione della proposta di modifica del Regolamento sul sistema tariffario del trasporto pubblico, che introdurrà la validità giornaliera del biglietto ferroviario. //



Loggia. L'assessore Manzoni



Trenord. L'ad Marco Piuri



Concommercio. Carlo Massoletti

I NUMERI DI TRENORD

Linee fra le province di Bergamo e Brescia

14

VIAGGIATORI NOVEMBRE 2019 - MARZO 2022

233.000

170.000

-27%

Nella stazione di Brescia (al giorno)

10.189

8.880

-13%

Nella stazione di Bergamo (al giorno)

15.279

11.840

-23%

LE PERFORMANCE DI SERVIZIO

TRATTA	PUNTUALITÀ 2019 (%)	PUNTUALITÀ ATTUALE (%)	TRENI NUOVI	TRENI NUOVI SU PROGRAMMATO
Verona-Brescia-Milano	61,0	73,9	Caravaggio	80%
Bergamo-Brescia	53,0	80,1	Donizetti	50%
Brescia-Parma	67,6	64,2		
Brescia-Cremona	84,4	82,4	Donizetti	11%
Brescia-Iseo-Edolo	78,2	87,2		

FLUSSI DEI VIAGGIATORI

STAZIONE	VIAGGIATORI
BRESCIA	8.880
ROVATO	1.786
DESENZANO d/G-SIRMIONE	1.495
CHIARI	1.481
PALAZZOLO s/O	599
ISEO	594
PISOGNE	370
OSPITALETTO-TRAVAGLIATO	344
MANERBIO	319
BRENO	310
CASTEGNATO	281
DARFO-CORNA	279
VEROLANUOVA	262
BAGNOLO MELLA	258
PADERNO FRANCIACORTA	233
COCCAGLIO	203
BORNATO-CALINO	199
MARONE-ZONE	195
COLOGNE	173
SALE MARASINO	162
BOARIO TERME	156
PASSIRANO	153
GHEDI	133
REMEDELLO SOPRA	126
TOTALE	18.990
ALTRE 27 STAZIONI	989
TOTALE	19.979

I DATI SI RIFERISCONO AL NUMERO DEI SALITI NELLE STAZIONI BRESCIANE

L'EVENTO 2023

Annunciato un cambio di marcia sulla linea fra Brescia e Bergamo

LA CAPITALE PORTERÀ NUOVI CONVOGLI E CORSE

Enrico Mirani

Il servizio della Brescia-Bergamo non può presentarsi all'appuntamento del 2023 nelle condizioni attuali. L'assessore in Loggia, Federico Manzoni, lo dice a chiare lettere all'amministratore delegato di Trenord, Marco Piuri. Sul lungo periodo è già in previsione il raddoppio del tratto Bergamo-Montello e poi fino a Rovato, ma per l'anno della Capitale bisogna intervenire. Tre le richieste fatte dall'assessore. Innanzitutto il rinnovo totale dei treni, per metà avviato con l'immissione a giugno di due convogli del tipo Donizetti. In secondo luogo l'introduzione di nuove corse il mattino, almeno nel fine settimana: oggi dalle 9 alle 12 non ci sono treni che collegano le due città. Infine, l'allungamento dell'arco orario, fissando l'ultima corsa nelle due direzioni ben dopo le 21 attuali. Sulle prime due richieste, avanzate da tempo, «Trenord ci ha già dato assicurazioni», sottolinea Manzoni. Si lavora anche alla terza. Del resto, l'ad Piuri promette che «per gli eventi speciali del 2023 saremo felici di collaborare».

Manzoni va oltre. «Serve un deciso rilancio delle stazioni sulla linea, tutte in pessime condizioni, a parte Palazzolo». Altro punto dolente: «I passaggi a livello da eliminare». Per non parlare del tempo

di viaggio: «Ci vuole un'ora per fare 50 km, non è certo un servizio competitivo», chiosa Manzoni. Che trova il sostegno del collega di Loggia, Stefano Zenoni. «L'offerta può generare la domanda», sottolinea. «È necessario migliorare, anche se i problemi infrastrutturali non dipendono da Trenord». Stessa opinione viene espressa da Carlo Massoletti, presidente di Concommercio Brescia: «La stagione turistica sta andando bene, tanti ospiti arrivano in treno. Si deve migliorare». In particolare sulla Brescia-Bergamo: «Le stazioni sono disastrose, spero che per l'anno della Capitale si faccia qualcosa».

Piuri, su questo punto, allarga le braccia: «La pensiamo come voi, chiediamo insieme di migliorare la situazione, sapendo però che tocca a Rfi». Paolo Streparava, vice presidente di Confindustria Brescia, ricorda la recente introduzione del mobility manager nelle aziende con più di cento dipendenti, figura che dovrebbe definire politiche di mobilità sostenibili nello spostamento casa-lavoro. I manager, afferma, possono essere di supporto proprio per incentivare forme e soluzioni di mobilità green. Soprattutto per quegli spostamenti di prossimità che riguardano la gran parte dei cittadini.

Mattinata di ritardi per guasto a Lambrate

Disservizi

Mattinata di passione ieri per i viaggiatori a causa di guasti agli impianti di Rfi sul nodo di Milano. Guasti che hanno determinato ritardi fino a 100 minuti sulle linee provenienti dall'est e dal sud della Lombardia, coinvolgendo oltre un centinaio di treni regionali. «Una situazione inaccettabile» ha commentato l'assessore regionale ai Trasporti, Claudia Maria Terzi. «La società



Brescia. Il treno per Bergamo