

Bergamo, 11 ottobre 2000

## **In carrozza sale il ritardo**

*La battaglia per il raddoppio della linea Bergamo-Treviglio*

Per una volta i politici bergamaschi di ogni schieramento mettono da parte beghe e dissidi per allearsi contro un nemico comune, le Ferrovie dello Stato e la loro burocrazia. Oggetto del contendere, il tanto agognato raddoppio della ferrovia Bergamo – Treviglio, la cui realizzazione è prevista non prima della metà del 2005 con una spesa di circa 100 miliardi, per i quali c'è un impegno preciso di stanziamento da parte del Governo romano. "Il 2005 è troppo lontano" lamentano a ragione i rappresentanti dei ventimila pendolari bergamaschi che quotidianamente utilizzano il treno per recarsi a Milano. Ed ecco quindi che scendono in campo decisi a dar battaglia i consiglieri regionali orobici. Più che una battaglia si tratta di una guerra vera e propria contro una pachidermica corazzata quale è la struttura delle Ferrovie dello Stato, protetta da un invalicabile muro di burocrazia ed inefficienza. Ma arriviamo subito alle novità di questi giorni. Novità che, purtroppo, non sono troppo positive: nell'incontro in programma dopodomani, lunedì 16 ottobre, le Fs, infatti, dichiareranno, salvo improbabili miracoli dell'ultimo minuti, di non esser in grado di ridurre i tempi di realizzazione del raddoppio della Bergamo – Treviglio, se non, forse, di soli sei mesi rispetto alla scadenza prevista a fine giugno 2005. Questa anticipazione è emersa da un incontro tenuto dal sottoscritto insieme ai colleghi Marcello Raimondi (Forza Italia) e Giuseppe Benigni (Ds) con il direttore generale del settore Infrastrutture e mobilità del Pirellone, dottor Gianmaria Lassini, che da tempo preme sulla direzione delle Ferrovie dello Stato. L'unica possibilità per ridurre i tempi del raddoppio, per ora, sembra quella di barattare un impegno pressante da parte della Regione per agevolare la realizzazione del quadruplicamento della Milano – Treviglio – Verona, tratta che interessa molto alle Fs perché ritenuta particolarmente vantaggiosa dal punto di vista economico, con una garanzia da parte delle ente ferroviario di un'accelerazione della fase progettuale e realizzativa del raddoppio della Bergamo – Treviglio. Purtroppo, però, lo ripeto, non c'è molto da illudersi: lo "sconto" sarebbe al massimo di 6/8 mesi. Un altro aspetto da non sottovalutare: il raddoppio di per sè, porterebbe vantaggi limitati se non collegato al quadruplicamento della Milano – Treviglio. E qui nascono i problemi; infatti, mentre per il raddoppio, la magra consolazione è che i tempi programmati, anche se biblici, sono per ora rispettati (è pronto il progetto definitivo, tra un anno è prevista l'approvazione del progetto esecutivo e da gennaio 2002 è stabilito l'inizio dei lavori), per il quadruplicamento, la cui operatività effettiva è indicata per la fine del 2005, i ritardi si sono già sommati all'ultimo scadenziario dichiarato dalle Fs. Il nodo da sciogliere è a Casirate d'Adda: il Comune della bassa Bergamasca, infatti, punta i piedi e non firma l'accordo di programma; in cambio dell'autorizzazione al passaggio dell'alta velocità, la giunta di Casirate chiede la costruzione di alcune strade intorno al paese per una spesa di circa 40 miliardi. E intanto è tutto fermo! Il fronte politico, comunque, forte della "potentissima" alleanza trasversale orobica, non è deciso a mollare molto facilmente. Mercoledì scorso, il Consiglio Regionale ha infatti approvato all'unanimità un ordine del giorno, sottoscritto da tutti i consiglieri bergamaschi, con cui si impegna il Presidente Formigoni a "*sollecitare con forza le FS a ridurre i lunghissimi tempi di realizzazione*" e "*a rendersi disponibile ad attivare ogni iniziativa necessaria alla riduzione dei tempi di autorizzazione e alla velocizzazione degli aspetti procedurali, anche nei confronti degli enti locali, al fine di favorire il rispetto dei tempi realizzativi, possibilmente accelerandoli, e quindi dei costi di investimento*".

Anche sulla richiesta, avanzata dal Comitato dei Pendolari, di inserire una corsa in più al mattino da Bergamo con sosta solo a Verdello e Treviglio ed una al ritorno la sera, le Fs dormono: la giustificazione sarebbe che le tratte, anche quella via Carnate, sono troppo congestionate. E i treni,

aggiungo io, sempre in ritardo. Qualche esempio? Secondo una verifica informale delle Fs, nello scorso mese di agosto addirittura l'80 per cento dei treni in partenza da Bergamo ha raggiunto la Stazione Centrale in ritardo (il 52 per cento invece nella direzione opposta). A risentire di più di questa inefficienza tipicamente italiana soprattutto il convoglio che parte alle 8.45 dalla stazione di piazzale Marconi: ben il 23 per cento delle corse ha avuto ritardi ben superiori ai 15 minuti (si tenga presente che la tabella oraria prevede un tragitto di 50 minuti), arrivando spesso addirittura a dover impiegare un'ora e mezza per sbarcare a Milano. Dall'inizio di ottobre la situazione è senz'altro migliorata visto che i lavori di messa in sicurezza di alcuni tratti dei binari si sono conclusi, ma i disagi, comunque, restano sempre tanti. L'unica soluzione per togliere la nostra città da questa sorta di isolamento ferroviario (ricordo che Bergamo, una delle realtà più produttive d'Europa, è collegata con il resto del mondo con un solo binario) è quindi il raddoppio sulla linea per Treviglio; quest'opera, a quadruplicamento fino a Milano completato, porterebbe, oltre ad un risparmio di circa 15 minuti sui tempi di percorrenza (quindi circa un terzo in meno dei tempi attuali), ad un aumento di oltre il 30 per cento in più delle corse da e per il capoluogo lombardo. Prima di arrivare a tanto, però, ci aspettano cinque anni, ma speriamo meno, di battaglie contro il muro di gomma delle Ferrovie dello Stato. Ma stavolta anche i politici bergamaschi sembrano proprio decisi a non mollare!