

Intervista

Non solo aree metropolitane. Ora la scommessa è per un nuovo trasporto pubblico anche in provincia. Intervista a Marcello Marino dell'Agencia della Mobilità di Bergamo

Nel 2023 si è sentito spesso parlare di Bergamo, Città italiana della cultura assieme alla vicina Brescia. Sulle nostre pagine da sempre seguiamo il progetto di sviluppo di una delle poche reti tranviarie di nuova generazione che ha avuto il grande pregio di recuperare una vecchia rete ferroviaria dismessa negli anni '50. Bergamo ha una caratteristica forse unica in Italia perché negli anni del Dopoguerra non è stata colpita dal fenomeno dell'inurbamento, talvolta selvaggio, di cui oggi soffrono molti capoluoghi e soprattutto metropoli. In città vive una popolazione di 120mila abitanti, ma nella sua grande provincia, che va dalle Prealpi alla "bassa" ci vive ben più di un milione di abitanti. E spostarli tutti, e tutti i giorni, spesso su strade anguste non è cosa semplice, gestire servizi di trasporto pubblico sembrerebbe essere una impresa ciclopica. Una provincia grandissima, con un tasso di industrializzazione tra i più alti d'Europa. Una provincia che genera ben oltre 40 mld di valore aggiunto, l'ottava economia del Paese.

Flussi di traffico, spostamenti della gente, rapporto tra residenzialità ed insediamenti industriali, ma anche la gestione delle gare per gli affidamenti del TPL è il compito dell'Agencia del trasporto pubblico di Bergamo, una delle 6 agenzie per il trasporto pubblico locale di bacino della Lombardia. Marcello Marino, dell'Agencia è il direttore.

Marino, entro il 2025 l'Agencia dovrà avviare le procedure per l'affidamento dei servizi di città e provincia. Si è saputo che volete chiudere l'operazione entro giugno 2026. Una bella sfida...

L'Agencia ha affrontato la revisione del Programma di Bacino per adeguarlo alla realtà post-Covid e si è determinata a tracciare uno scenario che non fosse condizionato dalle risorse disponibili ma guardasse alle necessità del territorio e ad alcuni obiettivi di carattere strategico: l'incremento della quota modale per il trasporto pubblico prima di tutto. Naturalmente ciò ha comportato un lavoro intenso, mettendo insieme la necessità di armonizzare i nuovi interventi infrastrutturali (la nuova tranvia Bergamo - Villa d'Almé, l'eBRT Bergamo - Dalmine, il raddoppio Ponte S.Pietro - Ber-



gamo ed il collegamento ferroviario con Orio al Serio) e la ricerca di nuove soluzioni "di rete". Compatibilmente con tutti i passaggi necessari per le procedure di affidamento vorremmo riuscire a far partire i nuovi servizi entro il 2026 e, se possibile, con l'inizio dell'orario scolastico di settembre.

Si parla di servizi TPL, diciamo di tipo tradizionale. Avete sviluppato, analisi approfondite sui flussi della popolazione. Gli ultimi studi, a partire da una ricerca Isfort presentata nell'autunno scorso, evidenziano una crescente disaffezione rispetto al trasporto pubblico tradizionale. Dovrete ben avere qualche idea innovativa: servizi a chiamata, lavoro con i Mobility Manager delle principali aziende...

Tutti i dati mostrano una realtà a due volti: l'area urbana di Bergamo si posiziona su livelli di utilizzo del mezzo pubblico soddisfacenti, con una quota degli spostamenti motorizzati di poco inferiore al 12%. Nel resto della Provincia il dato scende sensibilmente e si attesta intorno al 7%. Inoltre, in Provincia ancor più che nell'area urbana, l'utenza prevalente è quella degli studenti che tendono a saturare l'offerta proprio nelle fasce orarie in cui si spostano i circa 400mila pendolari che, dunque, scelgono (o sono costretti) ad utilizzare il mezzo privato. Per invertire la tendenza ed avere effetti tangibili sulla quota modale non c'è altra via se non incrementare l'offerta e questo, al momento, non

è compatibile con la rigidità delle risorse pubbliche: per questo, stiamo pensando ad un coinvolgimento del settore privato proponendo uno “scambio” che garantisca servizi e renda l’intera mobilità sistemica della provincia più sostenibile con vantaggi diretti per le aziende e per la collettività. Naturalmente si tratta di un’ipotesi di lavoro sulla quale nelle prossime settimane chiederemo a discutere le parti sociali. Oltre a ciò, il Programma di Bacino ha adottato un disegno della rete “policentrico”, nel quale alcuni centri secondari della Provincia diventano hub di piccole reti locali in modo da stimolare l’utilizzo del mezzo pubblico anche al di fuori dell’area urbana di Bergamo. Infine, si ri-prendono ipotesi progettuali già presentate nel precedente Programma di Bacino per servire, con tecniche di trasporto flessibili, i territori a domanda debole ed assicurare così un’adeguata accessibilità di tutto il bacino. Pensiamo che sia un disegno complessivamente ambizioso ed all’altezza della vitalità e della ricchezza che esprime questo territorio.



Una parte consistente dei cittadini che trasportate sono studenti. E proprio per loro è nato in progetto MARTA che intende sensibilizzare soprattutto i giovani sul tema delle molestie e delle violenze sui mezzi di trasporto pubblici. Che risultati ha dato e che percezione avete sul loro coinvolgimento?

Il progetto Marta nasce da un episodio grave, accaduto su uno dei mezzi pubblici del nostro bacino: purtroppo non isolato ma, grazie al coraggio della ragazza che ne è stata vittima – Marta, appunto, divenuto il seme da cui l’Agenzia, grazie alla sensibilità della Presidente Angela Ceresoli, ha tratto un’iniziativa che nell’ultimo anno ha prodotto alcune iniziative: una campagna informativa con la diffusione di un vademecum per vittime e testimoni di eventi violenti e di molestie; un ciclo di conferenze nelle scuole della Provincia con la diretta e forte partecipazione di Marta; un concorso nelle scuole; una web-app per raccogliere segnalazioni da parte di chi frequenta i mezzi pubblici. Il progetto

andrà avanti e, una volta consolidato, vorremmo estenderlo ad altri territori “cedendolo” ad altri enti che, come l’Agenzia, hanno mostrato sensibilità ed attenzione per questo tema.

Ultima domanda. Lei partecipa attivamente alle iniziative di Federmobilità, ma l’abbiamo spesso incontrata da Isfort o SiPoTra. Quando contano, a suo parere, questi organismi per la circolazione delle idee, per il confronto progettuale?

Chi lavora nel trasporto locale può correre il rischio di restare confinato all’interno delle dinamiche e delle logiche del proprio territorio. Certamente, la conoscenza e l’“intelligenza” delle caratteristiche del territorio sono fondamentali, soprattutto per chi come l’Agenzia è chiamato a svolgere innanzitutto una funzione di pianificazione. Esiste però anche un aspetto che richiede apertura verso altre esperienze e contesti sia per la necessità di tener conto dei vincoli normativi che provengono dagli ambiti statali e comunitari, sia – direi soprattutto – per provare a trarre ispirazione da esperienze e progetti realizzati in altri ambiti territoriali. Lo scambio, la discussione, la comune riflessione garantiscono al nostro lavoro vitalità e freschezza impedendoci di accontentarci di seguire sempre e solo le strade conosciute. In questo senso consessi molto diversi tra loro – quali quelli che ha citato – offrono un habitat straordinariamente fecondo per le idee e forse anche per l’arricchimento professionale di chi, come me, opera in questo settore

Intervista di Antonio Riva