

Città

CRONACA@ECO.BG.IT
www.ecodibergamo.it/cronaca/section/

Treni, Fontana attacca «Offeso e indignato dai disservizi sulla rete»

Regione. Il governatore: «Infrastruttura vecchia e ammalorata, ma da Rfi investimenti insufficienti». Critiche le opposizioni: «Si rivolga a Salvini»

LORENZO CATANIA

«Ultimamente nel trasporto ferroviario di puntuale ci sono solo i disservizi sulla rete. Lo dico senza mezzi termini: la situazione è inaccettabile e sono profondamente indignato e offeso dalla gestione di Rfi. Ricordo ancora il protocollo sottoscritto insieme nel 2019 che prevedeva un investimento di 14 miliardi in 7 anni sulla nostra rete, che è ormai vecchia e ammalorata, ma credo al momento non sia stato impegnato neanche un miliardo e dubito che ci sarà la capacità di spenderne 13 nei prossimi 2 anni».



Il vertice in Regione sui treni con Fontana e Lucente

Il vertice

La locomotiva d'Europa aranca - quella letterale dei treni almeno - e a confermarlo è il presidente della Regione, Attilio Fontana. Il governatore, insieme all'assessore ai Trasporti Franco Lucente, ha incontrato ieri mattina a Palazzo Lombardia i rappresentanti di FerrovieNord, Rfi e Trenord (di cui proprio la Regione detiene il 50% delle quote attraverso la controllata Fnm, l'altro 50% è dello Stato tramite la controllata Trenitalia).

Oggetto della riunione la situazione relativa al trasporto ferroviario regionale, anche alla luce degli ultimi disagi causati ai passeggeri soprattutto per i guasti sulle linee.

■ Il presidente: «C'era un accordo per investire 14 miliardi, non è stato rispettato»

■ Casati (Pd): «In questi anni nessun intervento regionale efficace presso il ministero»

«Prendo risposte concrete - ha affermato Fontana - e non sono più disposto ad accettare le solite scuse. I nostri cittadini non possono continuare a subire i disagi che quotidianamente si verificano sulla nostra rete. Pretendo un immediato intervento per eliminare tutti i guasti che troppo spesso si verificano. Serve un puntuale cronoprogramma e il dettaglio degli interventi che verranno posti in essere. Oltre a un maggiore coordinamento con Trenord e una comunicazione diversa: perché i cittadini hanno il diritto di conoscere per tempo gli eventuali disservizi che dovranno affrontare durante la giornata» conclude il governatore.

TRASPORTO FERROVIARIO
Da sabato sera per 24 ore scatta lo sciopero nazionale

Sciopero nazionale del trasporto ferroviario di 24 ore, dalle ore 21 di sabato 12 ottobre alle ore 20.59 di domenica 13 ottobre. Essendo una giornata festiva non sono previste fasce orarie di garanzia. Lo sciopero è stato indetto dalle sigle sindacali Cub Trasporti e Sgb e potrebbe interessare sia i convogli di Trenord

che quelli di Trenitalia. I treni in circolazione sabato sera arriveranno a destinazione se con orario di partenza previsto entro le ore 21 e termine della corsa entro le ore 22. Anche per i regionali di Trenitalia, in Lombardia e nelle regioni limitrofe, possono verificarsi variazioni. **G. B. R.**



Pendolari ieri sera alla stazione di Bergamo. Contro i disservizi dura presa di posizione ieri da parte del presidente della Regione Attilio Fontana FOTO COLLEONI

zioni locali per verificare di persona, insieme ai rappresentanti di Rfi, FerrovieNord e Trenord, le maggiori criticità che sta vivendo il sistema ferroviario locale».

La riunione si è conclusa con la formale richiesta avanzata dalla Regione Lombardia ai rappresentanti di FerrovieNord, Rfi e Trenord di calendarizzare un nuovo incontro in tempi brevi per analizzare le soluzioni proposte, al fine di migliorare sensibilmente i servizi offerti ai cittadini.

Le reazioni

La netta presa di posizione di Fontana ha scatenato le reazioni delle opposizioni in

Consiglio regionale. «Meglio tardi che mai» ha detto il consigliere regionale bergamasco del Partito Democratico, Davide Casati, riguardo alle dure parole di Fontana e Lucente sui disservizi ferroviari. «Con le ultime loro dichiarazioni il presidente Fontana e l'assessore Lucente - prosegue Casati - aggiungono la loro indignazione a quella ormai costante dei pendolari. È grave - punge poi il consigliere democratico - che in questi anni la Regione Lombardia non sia mai intervenuta in modo efficace presso il ministero dei Trasporti e nei confronti della propria società Trenord, e che nell'ultimo contratto di rinnovo della

L'ANALISI

Un sistema da rivedere e le risposte del Governo

Se Attilio Fontana dice «offeso e indignato» (testuali parole) per i disservizi del sistema ferroviario regionale, figuriamoci come si sentono i pendolari lombardi ogni santo giorno. Vero che, con una certa dose di astuzia politica, il governatore ha usato la definizione «disservizi sulla rete» spostando così il pallino nel campo di Rfi, ovvero le Ferrovie, ovvero lo Stato, ma ci permettiamo sommessamente di riportare la questione sul binario giusto: è il sistema che non va, è quello da rivedere di sana pianta.

È innegabile che in questi anni la Regione abbia investito - e tanto, 2 miliardi di euro - per il

rinnovo del materiale rotabile, come lo è il fatto che l'operazione Trenord si sia dimostrata assolutamente non all'altezza delle esigenze dei pendolari della Lombardia. Regione che da sola fa viaggiare ogni giorno 700 mila persone, lo stesso numero di passeggeri di Lazio, Veneto e Piemonte messe insieme.

Il sistema di una società assolutamente paritaria tra Regione e Stato tramite le controllate Fnm e Trenitalia si è rivelato inefficace e il primo ad ammetterlo è stato proprio Fontana quando aveva annunciato in un'intervista a L'eco di Bergamo l'intenzione di chiedere al ministero la cessione di quell'1% necessario a spostare l'ago della

bilancia dalla parte di Palazzo Lombardia. Era metà aprile di un anno fa, da allora non ci sono state più notizie. E questo, particolare non secondario, nonostante la presenza a Roma di un Governo amico e del medesimo colore politico di quello che governa la Regione da mo'. E se proprio vogliamo chiudere il cerchio, con un ministro dell'Economia come Giancarlo Giorgetti, lombardo come quello alle Infrastrutture e Trasporti, Matteo Salvini: entrambi esponenti (il secondo pure segretario) della Lega, partito che da 11 anni esprime il presidente della Regione, prima Roberto Maroni e dal 2018 Fontana.

Per carità, al di là delle enun-



Trenord è la società paritaria tra Stato e Regione

I DATI
Quasi il 7%
delle corse
subisce ritardi
o soppressioni

Su 75.865 treni programmati in un mese, 1.593 sono stati soppressi e 3.483 hanno accumulato ritardi superiori al quarto d'ora. Totale: 5.076 treni in tutta la Lombardia hanno avuto disagi significativi o pesanti, il 6,69% del totale. È questo l'ultimo bilancio sulla puntualità del servizio di Trenord, con dati riferiti

a luglio 2024, come emerge dai report per la determinazione del «bonus ritardi». È una geografia variegata, quella dei disservizi sui binari lombardi, con linee particolarmente penalizzate e altre meno: si va da un disservizio minimo dello 0,62% sulla «mini-linea» Voghera Piacenza (solo 162 treni in un mese, e ap-



pena uno in ritardo oltre i 15' al picco del 20% di disservizi sulla Mortara-Novara (su 285 corse, 51 sono state soppresse e 6 hanno maturato ritardi oltre i 15'). Quanto alle linee che servono la Bergamasca, solo la Cremona-Treviglio vede riconosciuto il bonus (i disservizi hanno riguardato il 15,13% delle corse, il

bonus scatta sopra il 10%). Disservizi al 9,89% delle corse sulla Bergamo-Milano via Carnate, al 5,94% sulla Bergamo-Milano via Pioltello, al 5,28% sulla Verona-Brescia-Treviglio-Milano, al 5,20% sulla Bergamo-Treviglio, al 4,80% sulla Novara-Milano-Treviglio, al 3,89% sulla Lecco-Bergamo-Brescia.



Lo sconforto dei pendolari «Puntuali solo i disagi»

Il racconto. Ieri mattina soppresso il treno delle 7,40 per Milano Centrale. Poi tutti accalcati su quello successivo. «Ma a destinazione arriviamo tardi»

La stazione di Bergamo è un universo di storie di vita: un viavai di chi si reca al lavoro, all'università, di chi si sposta per turismo. Storie che si intrecciano - specie quelle dei pendolari, che ogni mattina si ritrovano alla banchina - attorno ad alcuni elementi comuni: i ritardi, le cancellazioni, i disagi.

Scegliamo di vivere una mattinata insieme a loro, per sperimentare direttamente la situazione. Siamo in stazione alle 7,25, il biglietto acquistato online, pronti per andare a Milano Centrale con il treno delle 7,40 (12 euro andata e ritorno). Inganniamo il tempo dando un'occhiata al monitor, immaginiamo i viaggi delle persone in attesa verso le destinazioni più diverse. I treni sulla linea per Ponte San Pietro, come noto, sono sostituiti dal servizio di bus a causa dei lavori di raddoppio dei binari. Il display all'ingresso della stazione riporta il regionale delle 7,27 per Brescia in partenza con 15 minuti di ritardo. Tanto per cominciare.

Ma il bello (si fa per dire) arriva leggendo il tabellone un paio di righe sotto: il «nostro» treno, quello che avevamo pensato di prendere per raggiungere Milano, non è semplicemente in ritardo, proprio non c'è. «Cancellato», recita lo schermo luminoso.

La ragazza in piedi accanto a noi legge, poi scuote la testa, spazientita. «È il mio primo giorno di lavoro a Milano» dice. È originaria di Vibo Valentia e ha superato da qualche giorno il colloquio di assunzione in un'importante azienda del capoluogo regionale, della quale preferisce non fare il nome; chiede di restare anonima anche lei, ma non si sottrae a un commento: «Sono due settimane che vivo questi disagi. E la terza volta che il treno viene cancellato» precisa. I problemi del trasporto ferroviario li conosceva bene. Quelli della Calabria, però. Si dice assai stupida di trovare una situazione non tanto diversa in Lombardia: «Mi aspettavo un altro tipo di servizio. Non vedo la differenza con la Calabria» chiosa.

Luigi lavora come chimico in Svizzera e martedì è venuto a trovare il fratello a Bergamo. E se in Svizzera sono tutti puntuali come i proverbiali orologi, qui da noi «i disagi sono allucinanti», sentenza. «Milano è un disastro» continua il giovane,



Pendolari accalcati sul treno per Milano Centrale ieri mattina. Il convoglio precedente è stato cancellato



Il display che indica la cancellazione del treno delle 7.40

raccontando di essere stato particolarmente contento la sera precedente, quando il suo treno per tornare a casa da Milano è partito sì in ritardo, ma solo di pochi minuti. «In Italia prendo treni fantasma, non ci sono comunicazioni in corrispondenza dei binari, fino all'ultimo non sai se, quando e da dove parte il tuo treno. In Svizzera abbiamo un abbonamento generale con cui si può andare ovunque, le connessioni sono garantite e l'app, in caso di ritardi o cancellazioni, suggerisce il percorso alternativo migliore».

I problemi, raccontano altri pendolari, sono all'ordine del

giorno: cancellazioni - anche improvvise - e ritardi dai 10 ai 60 minuti nelle ore di punta ma anche nelle fasce meno frequentate. I viaggi in treno diventano «un'esperienza estenuante». Per gli studenti - soprattutto universitari con obbligo di frequenza - l'unica via è quella della sopportazione. Qualcuno è rassegnato al punto da anticipare l'uscita da casa per prendere il treno precedente, garantendosi così qualche possibilità in più di arrivare per tempo a destinazione.

Il disagio più grave, dice Sonia, studentessa universitaria, è quando capita che il treno si fermi in una stazione precedente a quella di destinazione. Studia Ingegneria Biomedica a Milano e, sostiene, «ci vuole molta pazienza».

Anche Luca e Arbana sono studenti. «Io vedo una situazione molto peggiorata nell'ultimo mese e mezzo» dice il primo. Per la seconda, che frequenta un master in Marketing

e parte da Verdello-Dalmine, «è invisibile, arrivo sempre tardi». I disservizi si mescolano al costo dell'abbonamento sempre più alto. «Quattro anni fa il mensile integrato con i mezzi di Milano costava 90 euro, adesso 114 euro. Pago sempre di più».

Dopo qualche attesa, alle 8,02 partiamo con la corsa successiva. Un unico treno raccoglie gli utenti di due corse. I viaggiatori delle 7,40 si riversano sul binario 2 Ovest, da cui è finalmente in partenza il treno, nella speranza di trovare un sedile libero, ma per molti lo sforzo è vano. Le carrozze sono stipate di passeggeri in piedi, accalcati nei corridoi, davanti alle porte. Una ragazza, una delle tante senza posto a sedere, tira fuori dallo zaino il quaderno e si mette a ripassare; se i mezzi pubblici non sono il luogo ideale per lo studio, lo sono tantomeno se si deve stare in piedi. In molti sbuffano. Il clima che si respira, seppure nella sonnolenza dovuta alla sveglia presto, è di frustrazione e rassegnazione.

Il treno arriva a Milano Centrale alle 8,50. Luca e Arbana si fermerebbero a raccontare qualche altro capitolo della loro quotidiana odissea da pendolari, ma non c'è tempo. «Scusa, ma se ci fermiamo ancora arriveremo tardi a lezione» dicono. E scivolano via, di corsa, come ogni mattina. Sperando che con il treno di rientro alla sera fili tutto liscio.

L. Cat.

concessione a Trenord abbia aumentato di diversi milioni di euro il corrispettivo a suo favore senza prevedere di fatto in modo chiaro il raggiungimento di importanti obiettivi di miglioramento. Ci chiediamo, ancora una volta e soprattutto vista la consapevolezza dello stato del servizio, come mai sia stato anche aumentato l'emolumento al direttore generale di Fnm e di Trenord. E anche cosa abbia da dire il ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, a fronte di questi continui disagi causati da Rfi di cui lui è il primo responsabile».

Il capogruppo lombardo del M5S, Nicola Di Marco, rincara

la dose: «Dopo circa sette anni da presidente Fontana si è finalmente accorto della situazione intollerabile che vivono quotidianamente i pendolari lombardi e tutti i cittadini che si servono del trasporto ferroviario regionale. Così il centrodestra, che ricordiamo governare in Lombardia da circa trent'anni, ha partorito la grande soluzione, maggior coordinamento fra Rfi, Trenord e Ferrovie Nord. Per altre idee illuminanti suggerisco al presidente di citofonare in via Bellerio e chiedere del ministro dei Trasporti, il leader lombardo della Lega, Matteo Salvini» conclude.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ciazioni di principio e degli slogan elettorali è di tutta evidenza che sbrogliare una matassa del genere non è una cosa semplice né tantomeno rapida. «Esistono due tipi di pazzi: i matti veri e propri e quelli che sperano di risanare le ferrovie» diceva tal Giulio Andreotti, uno che di queste cose se ne intendeva. E il discorso vale pari pari se riduciamo lo scenario alla Lombardia.

Fa benissimo la Regione a pretendere da Rfi «risposte concrete, un puntuale cronoprogramma e il dettaglio degli interventi che verranno posti in essere» per usare le parole del governatore, ma qui la partita non è solo tecnica, bensì politica: è da Roma che devono arrivare le ri-

sposte giuste e pure lì governa il centrodestra, quindi alibi non ce ne sono più né tantomeno si può continuare in una sorta di ping-pong senza che la pallina delle responsabilità venga messa a terra una volta per tutte.

Se è vero, e non ne dubitiamo, che il piano degli investimenti di ammodernamento infrastrutturale non è stato rispettato, la Regione Lombardia deve avere sì la forza istituzionale di convocare i referenti delle varie società delle Ferrovie per chiedere lumi, ma soprattutto quella politica di ottenere delle risposte dal Governo. Lo stesso che non più tardi di giugno scorso ha nominato i nuovi vertici del gruppo.

Dino Nikpaij

Città

CRONACA@ECO.BG.IT
www.ecodibergamo.it/cronaca/section/

Treni, Fontana attacca «Offeso e indignato dai disservizi sulla rete»

Regione. Il governatore: «Infrastruttura vecchia e ammalorata, ma da Rfi investimenti insufficienti». Critiche le opposizioni: «Si rivolga a Salvini»

LORENZO CATANIA

«Ultimamente nel trasporto ferroviario di puntuale ci sono solo i disservizi sulla rete. Lo dico senza mezzi termini: la situazione è inaccettabile e sono profondamente indignato e offeso dalla gestione di Rfi. Ricordo ancora il protocollo sottoscritto insieme nel 2019 che prevedeva un investimento di 14 miliardi in 7 anni sulla nostra rete, che è ormai vecchia e ammalorata, ma credo al momento non sia stato impegnato neanche un miliardo e dubito che ci sarà la capacità di spenderne 13 nei prossimi 2 anni».



Il vertice in Regione sui treni con Fontana e Lucente

Il vertice

La locomotiva d'Europa aranca - quella letterale dei treni almeno - e a confermarlo è il presidente della Regione, Attilio Fontana. Il governatore, insieme all'assessore ai Trasporti Franco Lucente, ha incontrato ieri mattina a Palazzo Lombardia i rappresentanti di FerrovieNord, Rfi e Trenord (di cui proprio la Regione detiene il 50% delle quote attraverso la controllata Fnm, l'altro 50% è dello Stato tramite la controllata Trenitalia).

Oggetto della riunione la situazione relativa al trasporto ferroviario regionale, anche alla luce degli ultimi disagi causati ai passeggeri soprattutto per i guasti sulle linee.

■ **Il presidente:**
«C'era un accordo per investire 14 miliardi, non è stato rispettato»

■ **Casati (Pd):**
«In questi anni nessun intervento regionale efficace presso il ministero»

«Prendo risposte concrete - ha affermato Fontana - e non sono più disposto ad accettare le solite scuse. I nostri cittadini non possono continuare a subire i disagi che quotidianamente si verificano sulla nostra rete. Pretendo un immediato intervento per eliminare tutti i guasti che troppo spesso si verificano. Serve un puntuale cronoprogramma e il dettaglio degli interventi che verranno posti in essere. Oltre a un maggiore coordinamento con Trenord e una comunicazione diversa: perché i cittadini hanno il diritto di conoscere per tempo gli eventuali disservizi che dovranno affrontare durante la giornata» conclude il governatore.

TRASPORTO FERROVIARIO
Da sabato sera per 24 ore scatta lo sciopero nazionale

Sciopero nazionale del trasporto ferroviario di 24 ore, dalle ore 21 di sabato 12 ottobre alle ore 20.59 di domenica 13 ottobre. Essendo una giornata festiva non sono previste fasce orarie di garanzia. Lo sciopero è stato indetto dalle sigle sindacali Cub Trasporti e Sgb e potrebbe interessare sia i convogli di Trenord

che quelli di Trenitalia. I treni in circolazione sabato sera arriveranno a destinazione se con orario di partenza previsto entro le ore 21 e termine della corsa entro le ore 22. Anche per i regionali di Trenitalia, in Lombardia e nelle regioni limitrofe, possono verificarsi variazioni. **G. B. R.**



Pendolari ieri sera alla stazione di Bergamo. Contro i disservizi dura presa di posizione ieri da parte del presidente della Regione Attilio Fontana. FOTO COLLEONI

zioni locali per verificare di persona, insieme ai rappresentanti di Rfi, FerrovieNord e Trenord, le maggiori criticità che sta vivendo il sistema ferroviario locale».

La riunione si è conclusa con la formale richiesta avanzata dalla Regione Lombardia ai rappresentanti di FerrovieNord, Rfi e Trenord di calendarizzare un nuovo incontro in tempi brevi per analizzare le soluzioni proposte, al fine di migliorare sensibilmente i servizi offerti ai cittadini.

Le reazioni

La netta presa di posizione di Fontana ha scatenato le reazioni delle opposizioni in

Consiglio regionale. «Meglio tardi che mai» ha detto il consigliere regionale bergamasco del Partito Democratico, Davide Casati, riguardo alle dure parole di Fontana e Lucente sui disservizi ferroviari. «Con le ultime loro dichiarazioni il presidente Fontana e l'assessore Lucente - prosegue Casati - aggiungono la loro indignazione a quella ormai costante dei pendolari. È grave - punge poi il consigliere democratico - che in questi anni la Regione Lombardia non sia mai intervenuta in modo efficace presso il ministero dei Trasporti e nei confronti della propria società Trenord, e che nell'ultimo contratto di rinnovo della

L'ANALISI

Un sistema da rivedere e le risposte del Governo

Se Attilio Fontana dice «offeso e indignato» (testuali parole) per i disservizi del sistema ferroviario regionale, figuriamoci come si sentono i pendolari lombardi ogni santo giorno. Vero che, con una certa dose di astuzia politica, il governatore ha usato la definizione «disservizi sulla rete» spostando così il pallino nel campo di Rfi, ovvero le Ferrovie, ovvero lo Stato, ma ci permettiamo sommessamente di riportare la questione sul binario giusto: è il sistema che non va, è quello da rivedere di sana pianta.

È innegabile che in questi anni la Regione abbia investito - e tanto, 2 miliardi di euro - per il

rinnovo del materiale rotabile, come lo è il fatto che l'operazione Trenord si sia dimostrata assolutamente non all'altezza delle esigenze dei pendolari della Lombardia. Regione che da sola fa viaggiare ogni giorno 700 mila persone, lo stesso numero di passeggeri di Lazio, Veneto e Piemonte messe insieme.

Il sistema di una società assolutamente paritaria tra Regione e Stato tramite le controllate Fnm e Trenitalia si è rivelato inefficace e il primo ad ammetterlo è stato proprio Fontana quando aveva annunciato in un'intervista a L'eco di Bergamo l'intenzione di chiedere al ministero la cessione di quell'1% necessario a spostare l'ago della

bilancia dalla parte di Palazzo Lombardia. Era metà aprile di un anno fa, da allora non ci sono state più notizie. E questo, particolare non secondario, nonostante la presenza a Roma di un Governo amico e del medesimo colore politico di quello che governa la Regione da mo'. E se proprio vogliamo chiudere il cerchio, con un ministro dell'Economia come Giancarlo Giorgetti, lombardo come quello alle Infrastrutture e Trasporti, Matteo Salvini: entrambi esponenti (il secondo pure segretario) della Lega, partito che da 11 anni esprime il presidente della Regione, prima Roberto Maroni e dal 2018 Fontana.

Per carità, al di là delle enun-



Trenord è la società paritaria tra Stato e Regione