



DOPO ANNI
DI ATTESE
E RITARDI,
CAPITALI PRIVATI
PRONTI
E BLOCCATI
DALLA MANCANZA
DI CERTEZZE

INTEGRAZIONE GOMMA-TRENO, PIANO INDUSTRIALE DELLE FS PER LA “PICCOLA” DI BRESCIA

La Piccola ha un piano di rilancio e di riqualificazione. Lo scalo merci di via Dalmazia si appresta a guadagnare, pare in tempi ristretti, l'operatività che da anni insegue. Lo scorso 21 gennaio si è, infatti, tenuto l'atteso incontro con le Ferrovie dello Stato impegnate a presentare una bozza sulla quale costruire investimenti e sinergie con i privati. Bozza che ora è all'attenzione della Consulta che affronterà il dettaglio definitivo, alla luce degli emendamenti da apportare, per rendere - come si diceva - operativa da subito la Piccola, con un progetto evolutivo, nel breve periodo di sviluppo. Ne dà notizia l'assessore provinciale ai Trasporti, Valerio Prignachi che ha tenuto i contatti con le Fs, affinché il percorso interrotto tre anni fa, venisse rimesso in corsa. Così è avvenuto ed ora il cammino sembra più agevole. "Le Ferrovie - dice l'assessore - hanno mantenuto l'impegno a proporre il piano industriale definito sul futuro della Piccola. La Consulta è in piena attività per dare voce e concretezza alle necessità bresciane. Imprese e autotrasportatori chiedono a gran voce il raccordo ferroviario verso il Nord Europa da e per gli scali marittimi". In questo senso si muove Prignachi che ha costruito, nel frattempo, una serie di

Lo scorso 21 gennaio si è tenuto un atteso incontro con le Ferrovie dello Stato impegnate a presentare una bozza sulla quale costruire investimenti e sinergie con i privati, bozza che ora è all'attenzione della Consulta che affronterà il dettaglio definitivo, alla luce dei necessari emendamenti da apportare per rendere veramente operativa la Piccola.



La Piccola di Brescia potrebbe diventare un raccordo strategico per il sistema di trasporto merci bresciano

contatti istituzionali e non, con numerose Province italiane e straniere. Lo scopo è quello di poter chiudere accordi per collocare l'intero sistema merci bresciano nel contesto europeo. Così è nato il progetto, che produrrà impegni bilaterali, con Vienna, Ludwigsburg e le au-

torità portuali di Genova, che sarà contenuto del documento finale della Consulta da condividere con le Fs e la Regione Lombardia.

"Nel frattempo - prosegue Prignachi - non stiamo trascurando un altro aspetto fondamentale che riguarda lo scalo di via

URGE OVVIARE
ALLA MANCANZA
DI UN RACCORDO
FERROVIARIO
PER IL NORD
EUROPA
E VERSO GLI SCALI
MARITTIMI

Dalmazia, ovvero quello della viabilità. Proprio per questo la Provincia ha messo a punto un disegno di massima da concertare con il Comune di Brescia. Lo abbiamo suddiviso in tre diversi step per evitare che costi iniziali eccessivi rischino di bloccare il riordino attorno alla Piccola, inevitabilmente interessata da un aumento del traffico pesante ora che il progetto ferroviario si appresta a decollare definitivamente". Una proposta concreta che verrà formulata con il Comune contestualmente all'operatività dello scalo merci.

Per la Piccola c'erano 13 milioni pronti da investire (capitali privati), mentre per il riordino della viabilità servirebbero circa 8 milioni di euro. Si rimette in moto, quindi, un programma definito da tutti fattibile per un sistema intermodale, un centro per lo scambio treno-gomma, che rappresenti davvero il punto di raccordo con le rotte transfrontaliere e con i porti italiani. La carta della competitività si gioca in gran parte sulle infrastrutture. Il teorema è ormai noto, la soluzione è più complessa, nel senso che richiede tempo e investimenti. Purtroppo i ritardi accumulati dal sistema Brescia - basterebbe ricordare l'autostrada della Valtrompia - rappresentano un gap vistoso non solo rispetto ad altre aree produttive italiane, ma soprattutto nei confronti dei Paesi confinanti. Il problema ora è duplice e si misura in chilometri. Sulle tratte brevi e medie il trasporto su gomma abbisogna di un riordino complessivo della viabilità, ma soprattutto del completamento di opere strategiche (la direttissima Brescia-Milano, ad esempio), sulle tratte lunghe la



Oggi i punti di “approdo” ferroviario sono otto: Rovato, Ospitaletto, Brescia (La Piccola), San Zeno, Rezzato, Montichiari, Lonato e Verolanuova. Ebbene, escludendo l'attività della linea Brescia-Edolo, non compresa nel monitoraggio delle Ferrovie dello Stato, le spedizioni e gli arrivi merci a e da Brescia e provincia nel 2002 hanno movimentato poco più di 2,8 milioni di tonnellate di merci, su un potenziale complessivo di oltre 20 milioni di tonnellate.



SULLE TRATTE
LUNGHE
LA COMPETITIVITÀ
DEI TIR
È IN DISCUSSIONE
A FAVORE
DEL SISTEMA
FERROVIARIO

competitività dei Tir è in discussione a favore del sistema ferroviario. Le imprese di trasporto, infatti, viaggiano con margini risicati, mentre le tariffe fanno i conti con carichi comunque limitati. Al rilancio del sistema ferroviario, quindi, puntano tutte le categorie interessate, trasportatori inclusi. Al termine rilancio sarebbe più corretto sostituire quello di lancio, poiché oggi l'Italia dimostra di non disporre ancora di un sistema efficiente, tanto che per ovviare ai problemi è stato messo in cantiere il poderoso progetto dell'alta capacità ferroviaria. Eppur si muove, verrebbe voglia di

dire pensando alla movimentazione merci su gomma. Prendiamo in esame i dati bresciani, tenendo conto che oggi i punti di "approdo" ferroviario sono otto: Rovato, Ospitaletto, Brescia (La Piccola), San Zeno, Rezzato, Montichiari, Lonato e Verolanuova. Ebbene, escludendo l'attività della linea Brescia-Edolo, non compresa nel monitoraggio delle Ferrovie dello Stato, le spedizioni e gli arrivi merci a e da Brescia e provincia nel 2002 hanno movimentato poco più di 2,8 milioni di tonnellate di merci. Un dato già significativo, ma del tutto insufficiente, considerato

come la nostra realtà produttiva ogni anno movimenti merci per oltre 20 milioni di tonnellate. La rilevazione è di massima, ma tuttavia aiuta a comprendere quanto possa essere utile agire per tempo, sia per abbassare i costi, sia per far fronte alle restrizioni che ormai vengono poste ai confini, soprattutto a quelli austriaci. Nonostante la Ue, ogni valico rappresenta ancora oggi una frontiera "politica", nel senso che non si notano politiche accondiscendenti nei confronti del nostro Paese.

w.n.