

# Città

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

## Il progetto definitivo sarà pronto per fine anno

L'obiettivo di Rfi è preparare il progetto definitivo entro fine 2019. Poi serviranno 4 anni di lavoro se si potrà operare solo nelle ore notturne.



# Treni, il raddoppio si ferma a Curno

**Infrastrutture.** La Ponte-Montello perde già un pezzo: troppo oneroso intervenire sui binari in zona Mozzo. L'assessore Terzi: «Il budget sarebbe lievitato oltre i 70 milioni disponibili». Garantiti comunque 10 treni l'ora

**DINO NIKPALJ**

Nemmeno il tempo di partire e il raddoppio della Ponte San Pietro-Montello perde un pezzo: quello da Ponte San Pietro alla futura fermata di Curno, che resterà a binario unico. La conferma arriva da Claudia Terzi, assessore regionale alle Infrastrutture: «Superare Mozzo in trincea costa tantissimo, il budget sarebbe lievitato ben oltre i 70 milioni di euro disponibili».

Disponibili e comunque con ogni probabilità non sufficienti a fare fronte alle richieste del territorio sul fronte parcheggi, sottopassi e opere a servizio

dell'adeguamento della tratta. Ma sono le normali dinamiche progettuali del Belpaese: anche per questo le previsioni non risultano mai allineate ai costi finali. E considerato che, strada facendo, solo in ambito cittadino, ci sono i passaggi a livello di Boccaleone e via Moroni da adeguare, facile che ne vedremo delle belle.

«Il raddoppio sarà totale da Montello a Bergamo e da qui a Curno: poi la linea proseguirà con l'attuale binario unico». Per poco meno di 3 chilometri a fronte dei 7,7 della Bergamo-Ponte San Pietro. In precedenza si era già deciso di non raddoppiare comunque il ponte di Ponte San Pietro, intervento che avrebbe fatto lievitare i costi ben oltre il sostenibile. La sua relativa vicinanza alla stazione permette comunque la gestione del traffico anche in presenza di un singolo binario: «E Rfi ci ha garantito che il potenziamento delle corse è pos-

sibile anche con binario unico fino a Curno, in fin dei conti si tratta di pochi chilometri» spiega l'assessore.

### La gestione delle tracce

Sul piano commerciale di Rfi nella scheda dedicata al raddoppio si legge che «la tratta di 7,7 km a semplice binario, da Ponte San Pietro a Bergamo, è già predisposta per il raddoppio, con l'eccezione dei ponti storici presso la stazione di Ponte San Pietro che potrebbero essere gestiti come strettoia a semplice binario in ambito stazione». Che è la soluzione che verrà adottata anche

per il tratto successivo, fino alla futura stazione di Curno, zona Esselunga.

Basterà per garantire l'obiettivo di servizio indicato nel Piano, ovvero il passaggio da 4 treni l'ora nei 2 sensi di marcia a 10 entro il 2026? Rfi è sicura di sì e l'ha garantito anche al Pirellone e via Moroni da adeguare, facile che ne vedremo delle belle.

«Il raddoppio sarà totale da Montello a Bergamo e da qui a Curno: poi la linea proseguirà con l'attuale binario unico». Per poco meno di 3 chilometri a fronte dei 7,7 della Bergamo-Ponte San Pietro. In precedenza si era già deciso di non raddoppiare comunque il ponte di Ponte San Pietro, intervento che avrebbe fatto lievitare i costi ben oltre il sostenibile. La sua relativa vicinanza alla stazione permette comunque la gestione del traffico anche in presenza di un singolo binario: «E Rfi ci ha garantito che il potenziamento delle corse è pos-

### Un intervento ora da 15 km

Complessivamente l'intervento riguarda 19 chilometri, ai quali sottrarre ora quelli del pezzo tra Curno e Ponte San



La stazione di Bergamo Ospedale, il primo passo verso un servizio metropolitano sulla Ponte-Bergamo-Montello

Pietro: quindi stiamo parlando di circa 15 chilometri di linea. «Il progetto prevede inoltre il raddoppio della tratta da Bergamo a Montello e la soppressione di alcuni passaggi a livello lungo l'intera linea oggetto dell'intervento» prosegue la scheda di Rfi.

«Potrebbero essere inserite nuove fermate qualora consentano di mantenere i livelli prestazionali attesi. Attraverso questa azione di Piano potranno essere incrementati i servizi nell'ambito del nodo di Bergamo». Boccia l'ipotesi di Mozzo e dell'Università, resta Curno e quella contesa tra Bergamo Fiera a Seriate Bolognini. «Nel frattempo la progettazione prosegue, nessun rallentamento: i soldi ci sono» ha garantito Rfi non più tardi di sabato scorso. Se basteranno è un altro paio di maniche.

## Seriate, il Pd rilancia sulla fermata «Serve il confronto col territorio»

Un tavolo con Regione Lombardia, Rfi e Comuni interessati al quale portare (e discutere) una proposta alternativa alla realizzazione della nuova fermata del treno a Seriate, zona Bolognini, nell'ambito del raddoppio della Ponte-Montello.

È la proposta avanzata dal Pd provinciale e dal circolo di Seriate, firmata dal neosegretario provinciale Davide Casati, dal coordinatore del paese dell'interland Paolo Finazzi e dal delegato allo sviluppo sosteni-

bile e alle infrastrutture Elio Moschini (componente Cda Teb). Nel documento si rileva come «non è ancora chiaro il tipo di servizio metropolitano che sarà messo in campo» e che «la realizzazione della fermata al Bolognini appare problematica e di difficile realizzazione a causa della curva dei binari», oltre che «per la circolazione già oggi congestionata» e la carenza di parcheggi.

La proposta alternativa si muove su alcuni punti: l'utilizzo dei parcheggi esistenti a

nord e sud dell'attuale stazione di Seriate e il loro potenziamento nell'ambito della futura riqualificazione ex Mazzoleni: la realizzazione di una passerella pedonale che colleghi il centro storico alla zona del Bolognini così «da far uscire la zona dall'isolamento» evitando di inficiare l'investimento da 1,7 milioni in corso d'opera all'attuale stazione. Una soluzione che permetterebbe la realizzazione di una fermata nuova sì, ma in zona Fiera, «soddisfacendo le varie esigenze del territorio».

## Il Risiko dei cieli ad est F2i mette le mani su Trieste

### Bilanci e strategie

Il polo Venezia-Verona chiude il 2018 con un più 8,9%. Male lo scalo di Montichiari: meno 29,4%

Ricordate l'aeroporto di Trieste, quello al quale aveva guardato anche Sacbo con un certo qual interesse, salvo poi sfilarsi dalla gara? In buona compagnia, tra l'altro, considerando che anche la milanese

Sea e la veneziana Save avevano fatto altrettanto. Ecco, un'offerta è arrivata, abbastanza importante: quella di F2i, fondo infrastrutturale leader nel settore, interessato al 55% del pacchetto azionario. Questo l'esito della prima fase della gara europea che, nel corso delle sedute successive sedute pubbliche, vedrà valutata l'offerta tecnica ed economica attraverso i criteri definiti nel bando: l'iter si chiuderà entro fine gennaio, mentre il

«closing» vero e proprio, con la cessione delle quote al fondo privato, avrà luogo a marzo.

### L'attivismo del fondo

La conferma di un iperattivismo del fondo che già controlla gli aeroporti di Torino, Napoli e Bologna e che detiene poco più del 45% della milanese Sea, nella quale ha recentemente indicato l'amministratore delegato: Armando Brunini, in precedenza vicepresidente della

stessa Sea e ad di Napoli. Con le attuali quote F2i ha già in mano il 40% dei voli nazionali.

Intanto a Est il polo degli aeroporti che ruota intorno a Save ha chiuso il 2018 con una crescita complessiva di 8,9 punti percentuali e 17.961.959 passeggeri. Venezia ha toccato gli 11 milioni con un più 7,8%, Treviso è a 3,3 con una crescita del 9,7%, Mentre Verona è aumentata dell'11,6% raggiungendo quota 3.459.907 passeggeri.

Male, malissimo, per contro Brescia che registra un meno 29,4% sulla sola voce presente, le merci. È comunque aumentata l'attività di Poste Italiane (2,5%) e negli ultimi mesi del 2018 Dhl ha avviato una serie di voli.



Lo scalo aeroportuale di Trieste