

Provincia

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

La proposta avanzata
nelle scorse settimane

La proposta di interporto tra Treviglio e Caravaggio era stata inviata dalla società San Martino a Comuni, Provincia e Regione



Interporto «congelato» dalla Regione

L'incontro. Sorte e Parolo: «Da dimostrare la necessità di realizzare l'infrastruttura tra Caravaggio e Treviglio»
Elementi ritenuti insufficienti per avviare l'iter. Sindaci soddisfatti. Rossi: ora ci si concentra sullo scalo merci

PATRIK POZZI

Calò il sipario sull'interporto (o centro intermodale) fra Treviglio e Caravaggio. Dopo l'incontro di ieri a Milano, con i sindaci delle due città, Juri Imeri e Claudio Bolandrini, e il presidente della Provincia, Matteo Rossi, l'assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità Alessandro Sorte e il sottosegretario alla Presidenza della Regione Ugo Parolo hanno alzato lo stop all'ipotesi progettuale avanzata nelle scorse settimane dalla società San Martino per conto, a suo dire, delle aziende estere Cargobeamer e Prologis.

La proposta

«Al momento – sostengono Parolo e Sorte – non è emerso alcun elemento che dimostri la necessità che, fra Treviglio e Caravaggio, venga realizzato un interporto». Parole che suonano come una bocciatura della documentazione inviata dalla San Martino ai due Comuni, alla Provincia e alla Regione. Documentazione, composta da una sintetica relazione progettuale e alcune cartografie, che era già stata definita «inadeguata» da Imeri e Bolandrini, oltre che da Rossi. Tutti quanti credevano che, durante l'incontro di ieri, avrebbero avuto maggiori informazioni in merito dalla Regione che, invece, si è appreso non essere in possesso di nessun ele-

mento in più. Troppo poco, quindi, per giustificare l'avvio di un iter per autorizzare la realizzazione in un'area non edificata della pianura, a nord-est dell'ospedale, di un'infrastruttura di circa 500 mila metri quadrati. Questo, però, non vuol dire che di interporto fra Treviglio e Caravaggio non si tornerà mai più a parlare.

«Qualora – sostengono ancora Parolo e Sorte – importanti multinazionali si presentassero con studi di fattibilità credibili, che dimostrino come l'interporto serva e, inoltre, sia necessario proprio fra le due città, il discorso potrà essere riaffrontato».

La chiara presa di posizione della Regione è stata accolta positivamente dagli altri partecipanti all'incontro. A cominciare dal presidente della Provincia, il quale ha sempre sostenuto che un interporto, se mai ne fosse emersa la necessità, si sarebbe dovuto realizzare a Cortenuova, sull'area già urbanizzata delle ex acciaierie: «Siamo contenti – dice – che la Regione abbia conve-

Da Milano non si esclude di affrontare il tema in futuro, ma «con credibili studi di fattibilità»

nuto sul fatto che, oggi, non esiste alcuna necessità che giustifichi la realizzazione di un'infrastruttura così impattante». Per Rossi, quindi, «è venuto il momento di concentrarsi su quella che è la vera priorità per la Bergamasca, ossia il trasferimento da Bergamo dello scalo merci provinciale». Trasferimento finito su un «binario morto» dopo l'ennesimo no espresso da Levate alla possibilità che finisca a Verdello. In merito Confindustria Bergamo ha chiesto l'intervento di Regione e Rfi, che la prossima settimana si incontreranno per verificare l'esistenza di un'alternativa. Alternativa che comunque, è emerso dall'incontro di ieri, non può essere rappresentata dal progetto di interporto presentato dalla San Martino.

Sindaci soddisfatti

«Sono due cose da tenere separate» hanno tagliato corto Sorte e Parolo. Soddisfazione da Bolandrini e Imeri, che appartengono a due schieramenti politici diversi: «Entrambi – dicono – siamo contenti perché è stata fatta chiarezza sul fatto che l'ipotesi progettuale presentata al momento non può essere presa in considerazione: non risponde, infatti, alla fondamentale domanda se un interporto serve o no».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'area che era stata ipotizzata per la costruzione dell'interporto, tra Caravaggio e Treviglio

L'assessore: il cantiere riaprirà

Variante di Zogno, dai ribassi la bretella verso il «Monte»

«L'iter per riavviare i lavori della variante di Zogno è partito. Questa è la cosa più importante. A fine 2017, inizio 2018, il cantiere riaprirà». Parola dell'assessore regionale alle Infrastrutture Alessandro Sorte. Che apre positivamente anche alla possibilità

di trovare i fondi necessari alla bretella per il Monte di Zogno, una richiesta avanzata dal Comune – che, qualunque cosa accada, i fondi dovrebbero arrivare dal ribasso d'asta sui lavori per le gallerie. «A breve, Infrastrutture lombarde, Provincia e Regione – spiega il sindaco di Zogno Giulia-

no Ghisalberti – dovranno rivedere la convenzione sulla variante (si è in fase di progettazione, ndr). Abbiamo chiesto che la progettazione esecutiva della bretella si faccia subito, senza attendere la conclusione della variante. In modo da essere pronti subito coi lavori». La bretella dovrà consentire di accedere al Monte di Zogno da una strada alternativa all'attuale che passa per piazza Italia, nel centro storico.

Scalo merci: l'allerta da Scanzo «Sono a rischio 400 posti di lavoro»

L'intervento

Il sindaco Casati: realtà come la Polynt, senza questa infrastruttura, vedrebbero diminuire la competitività

«Non voglio nemmeno pensare al rischio che un'azienda che dà lavoro a così tante famiglie del nostro territorio possa delocalizzare la produzione da un'altra parte. Certo è che, senza poter contare su uno scalo merci, la competitività dell'impresa subirebbe una grave danno». Il sindaco di Scanzososciate, Davide Casati (Pd), è preoccupato di come sta procedendo la questione dello scalo merci provinciale, che interessa da vicino anche il suo paese: l'infrastruttura logistica attualmente attiva a Bergamo (da do-

ve dovrà andarsene entro fine 2017) è utilizzata anche dalla Polynt spa, multinazionale della chimica che ha uno dei suoi stabilimenti proprio a Scanzososciate. Ci lavorano circa 400 persone, una buona percentuale residenti in paese.

Confindustria Bergamo ha sempre sostenuto che la chiusura dello scalo merci in città senza l'apertura di un'alternativa costringerebbe molte aziende (tra cui diverse del settore chimico) a spostare i propri stabilimenti via dalla Bergamasca. Con conseguenze ovviamente gravi: il rischio sarebbe di perdere sul territorio cinquemila posti di lavoro (indotto compreso).

Casati dice di non voler nemmeno prendere in considerazione che possa andare così per la Polynt: 400 dipendenti sono



La Polynt è tra le aziende che utilizzano lo scalo merci di Bergamo

400 famiglie: per il territorio, la chimica è sostanzialmente una delle principali fonti di reddito.

«Non credo – spiega il sindaco – che, qualunque cosa accada, la Polynt possa andare via da qui, perché si tratta di una realtà economica radicata da anni nel nostro paese». Ammette, però, che il fatto non poter più contare su uno scalo merci attivo in Bergamasca, avrebbe pesanti effetti negativi sulla sua competitività: «Ovviamente sono in costante contatto con gli amministratori della Polynt i quali, più volte, mi hanno detto che questa infrastruttura logistica è per loro strategica. Se non potessero più servirsene, dovrebbero trovare altre modalità di trasporto per i loro prodotti sostenendo, però, maggiori costi».

L'ultimo tavolo sul tema scalo merci a cui Casati ha partecipato, risale a circa un anno e mezzo fa. Allora il trasferimento dell'infrastruttura da Bergamo a Verdello era ancora considerato

fattibile. Ma dopo l'ultimo «no» che il sindaco di Levate, Federica Bruletti (anche lei esponente dem), ha opposto a questa eventualità per l'impatto che l'infrastruttura avrebbe per il suo territorio, su questa alternativa – salvo colpi di scena – pare calato il sipario.

La prossima settimana Rfi (Rete ferroviaria italiana) e Regione si incontreranno per individuare un'altra possibilità. Casati non avanza proposte: «Non spetta a me entrare nel merito. Spero, però, che si trovi una soluzione». Anche perché, se il sindaco non vuole nemmeno

pensare che la Polynt possa lasciare Scanzososciate, dall'altro sa anche che la perdita di competitività per l'azienda può solo voler dire un calo della produzione e, quindi, dei lavoratori: «Ora l'azienda va bene – conclude Casati –. Conto che tutti facciano il possibile per farla continuare così».

Pa. Po.



Il sindaco
Davide Casati