

Scalo merci al giro di boa, avanza l'ipotesi Verdellino

Anche l'ipotesi del trasferimento dello scalo merci provinciale da Bergamo a Verdellino fa passi avanti. La società che ora ne gestisce l'attività, la Cisaf, ha dato il via ai contatti con il curatore fallimentare dell'area occupata dai capannoni dell'ex azienda logistica Tnt. Questo è il posto, nei confini di Verdellino, che si sta valutando come alternativa all'area individuata prima a Verdello per la realizzazione dello scalo merci provinciale che fino alla fine del 2017 sarà a Bergamo.

L'ipotesi Verdello, osteggiata dal Comune di Levate visto

che la viabilità di accesso al nuovo scalo merci provinciale deve necessariamente attraversare il suo territorio, non è comunque tramontata.

«Per la fine di febbraio - afferma Stefano Cofini, responsabile del settore pianificazione di Confindustria Bergamo - avremo concluso lo studio sull'impatto ambientale che l'infrastruttura avrebbe se realizzata a Verdello». Studio che, secondo Confindustria Bergamo, dimostrerà che l'impatto non è così critico come paventato da chi è contrario al suo insediamento a Verdello. Nel frattempo anche l'ipotesi Ver-

dellino sta facendo passi avanti. Come detto, infatti, la società Cisaf ha dato il via ai contatti con il curatore fallimentare dell'area occupata dai capannoni della ex Tnt.

Area che ha un vantaggio: è già collegata attraverso un binario di carico e scarico alla linea ferroviaria Bergamo-Treviglio. Sul progetto di un eventuale trasferimento alla ex Tnt dello scalo merci provinciale Rfi non ha, però, ancora dato il suo parere: su quello di Verdello ha invece già dato il suo ok. «Se - rileva Cofini - sull'ipotesi Verdellino dovesse arrivare il no di Rfi allora i giochi si



Stefano Cofini

chiuderebbero e rimarrebbe solo l'ipotesi Verdello.

Novità in merito ce le aspettiamo sempre a fine mese». Entro fine febbraio, quindi, si conoscerà il futuro del nuovo scalo merci provinciale il cui destino potrebbe essere collegato anche all'interporto previsto a Caravaggio. Durante i colloqui avvenuti nei mesi scorsi fra le multinazionali interessate alla sua realizzazione, Rfi, tecnici e consulenti della Regione, si è discusso anche della possibilità che lo scalo merci provinciale possa essere realizzato dentro l'interporto. Le infrastrutture han-

no dimensioni molto diverse: 25 mila metri quadri contro 1 milione. Gestirebbero anche merci di diversa tipologia visto che lo scalo merci a Bergamo è a servizio delle aziende chimiche del territorio: «Nulla impedirebbe - sostiene ancora Cofini - che nell'interporto possa essere riservato un piccolo spazio per lo scalo merci con dei binari destinati solo allo scambio gomma-ferro di cisterne con merci chimiche. Contro questa possibilità giocano però contro i tempi. Il nuovo scalo merci dovrà essere pronto entro la fine del 2017 quando quello di Bergamo smetterà di essere utilizzabile. Per quella data è impensabile che l'interporto di Caravaggio sia già attivo».

P. Po.

Le aspettative della Bassa

La giusta contesa per un affare che vale 3.500 posti di lavoro

Nessuno nasconde che per la Bassa l'insediamento dell'interporto è una prospettiva molto allettante. Allettante soprattutto per un territorio che è abituato a dinamiche di sviluppo elevate in termini di produzione, lavoro e attività di servizi. L'idea dell'insediamento di un'infrastruttura La contesa tra Cortenuova e Caravaggio quindi ci sta tutta: da una parte una zona già urbanizzata e teoricamente pronta all'uso, dall'altra spazi verdi ma inseriti in un contesto già legato alle grandi vie di comunicazione. La partita ora verrà giocata dalla politica e soprattutto dagli investitori privati. E il territorio non resterà a guardare. Se è vero che la pianura ha dato molto in questi anni in termini ambientali e di vivibilità, non si può negare che i 3.500 posti di lavoro ipotizzati per il nuovo interporto sono un patrimonio importante. Difficile ridurre tutto alla logica del prendere o lasciare.

