

BRESCIA E PROVINCIA

Ecco i «Colleoni»: otto nuovi treni per la linea Brescia-Parma

Entrato in servizio il primo convoglio diesel-elettrico. Il totale ricambio della flotta entro l'anno

Mobilità

Enrico Mirani
e.mirani@giornaledibrescia.it

■ Hanno gli occhi spalancati, il sorriso incredulo, l'espressione stupita del viaggiatore pendolare che si trova di fronte una novità inattesa e gradita. Ore 9.46 di lunedì al binario 16 della stazione di Brescia: parte il nuovo treno ibrido modello Colleoni, il primo degli otto a motore diesel-elettrico, che da qui a dicembre sostituiranno i mezzi attuali sulla linea di Trenord Brescia-Parma. La stessa sorpresa viene registrata sul viso dei passeggeri di tutta la tratta all'arrivo del treno, che garantisce più comfort ed efficienza, meno rumore, consumi ed emissioni. Quanto alla puntualità e ai tempi di percorrenza continueranno ad essere influenzati dallo stato non certo adeguato delle infrastrutture. La Brescia-Parma è una delle linee più problematiche e vetuste della Lombardia, precisando che binari, stazioni, passaggi a livello sono di competenza di Rfi (Rete ferroviaria italiana).

Comfort. «Finalmente questa linea entra nell'epoca moderna», commenta l'assessore regionale ai Trasporti, Claudia Maria Terzi salutando l'esordio del Colleoni in partenza al-

le 9.46 dalla stazione cittadina. Il treno conta 168 posti a sedere distribuiti in tre carrozze, ci sono 8 postazioni per le bici. È dotato di telecamere per la videosorveglianza, prese usb, illuminazione led, sistema di assistenza luminosa che segnala l'apertura e la chiusura delle porte. Consuma il 30% di carburante in meno, riducendo le emissioni di Co2 di 12.400 tonnellate l'anno, come 8.600 automobili. Inoltre, consente una accelerazione del 20% superiore agli attuali convogli. Il motore si trova al centro del treno, così da limitare rumori e vibrazioni. Il Colleoni è costituito al 93% da materiali riciclabili.

Già la settimana prossima entrerà in servizio un secondo treno, diventeranno cinque fra settembre ed ottobre. A dicembre gli ultimi tre, che manderanno in pensione la flotta in circolazione dagli anni '70-'80. Da oggi sono sei le corse effettuate dal Colleoni (34 le corse totali quotidiane). Da Brescia: ore 5,46, ore 10,46, ore 16,46. Da Parma: 8,12, ore 13,12, ore 19,12. Sono 2.700, mediamente, i passeggeri quotidiani sulla linea.

«La Regione sta facendo la

sua parte per risolvere le criticità di questa linea, adesso - sottolinea l'assessore Terzi - ci auguriamo che Rete ferroviaria faccia la sua, realizzando gli investimenti che ha promesso per migliorare le infrastrutture ferme a decenni fa». Si pensi solo ai passaggi a livello, che rallentano i tempi di percorrenza.

Il Colleoni entrato ieri in servizio è il primo dei 30 a motore ibrido costruiti da Stadler acquistati dalla Regione per Trenord e destinati alle linee non elettrificate. Il costo di ogni treno è di 7 milioni. Sono 68 i convogli di nuova generazione circolanti sulle linee lombarde dei 222 comperati dal Pirellone investendo 2 miliardi.

«La Regione ha fatto la sua parte: adesso tocca a Rfi migliorare le infrastrutture»



Claudia Maria Terzi
Assessore regionale

Puntualità. «L'avvio del nuovo treno - promette l'ing. Giorgio Spadi, direttore operativo di Trenord - è un punto di partenza importante che aspettavamo da anni. È un rinnovamento clamoroso di una flotta vecchia di cinquant'anni. Ora c'è bisogno di interventi su binari e stazioni: si può arrivare a garantire più puntualità ed efficienza».

Il viaggio, eliminando anche fermate deserte, dalle attuali due ore potrebbe scendere fino ad un'ora e mezza. Ieri comunque, per lavori in corso da tempo sulla linea, il Colleoni è arrivato a Parma con 13 minuti di ritardo. Il ritorno a Brescia con il solito convoglio a diesel, un frullatore puzzolente e rumoroso, senza alcun comfort. Una bella differenza con il Colleoni. Provare per credere. //



Colleoni. Il nuovo treno in partenza ieri mattina alla stazione di Brescia



Protagonisti. Sindaci, amministratori regionali e di Trenord durante il viaggio inaugurale

LE REAZIONI

I commenti positivi di amministratori locali e viaggiatori

«DA ANNI ASPETTAVAMO QUESTO MOMENTO»

Enrico Mirani

«**C**aspita, che cambiamento. Davvero bello. Che succede stamattina?». Il commento del viaggiatore che sale a Calvisano è il ritornello che si ripete per decine di volte fino a Parma. «Speriamo non sia solo per oggi», commenta qualcuno fra il curioso e il perplesso. No, non è solo per oggi. «Bene, aspettavamo da anni». Questo è un giorno importante, esordisce Francesca Ceruti, consigliera regionale e sindaca di Remedello dal 2009 al 2018. «Finalmente si restituisce dignità a questa linea e ai suoi viaggiatori. Non le dico quante volte ho protestato con Trenord». Scherza: «Credo che i funzionari abbiano il mio ritratto per tirarci le freccette».

Per celebrare l'evento alcuni sindaci dei paesi bresciani, cremonesi e parmigiani sulla linea hanno partecipato al viaggio inaugurale oppure, fascia tricolore addosso, hanno accolto il treno nelle stazioni. «Siamo molto contenti», dice il sindaco di Montirone, Filippo Spagnoli. «Da anni aspettavamo miglioramenti nell'ottica di incentivare il trasporto su ferro e ridurre le emissioni. Adesso ci aspettiamo che Rfi elimini i passaggi a livello. Ne abbiamo tre sul nostro territorio. Quello su via Borgosatollo ci dà i maggiori problemi».



Confortevole. I posti a sedere sono 168

L'assessore alla mobilità del Comune di Brescia, Federico Manzoni, parla di «novità molto positiva, che deve sollecitare interventi per rendere la linea più veloce e competitiva rispetto alle auto». Aggiunge una considerazione: «Un materiale rotabile di qualità come questo fa riflettere sulla convenienza della scelta fatta per la Valcamonica di puntare sull'idrogeno. Sarebbe meglio investire di più su treni come il Colleoni».

I binari per Montichiari Stazione a Porta Cremona

Il futuro

■ Nei prossimi anni per la Brescia-Parma (che fino a San Zeno coincide con la Brescia-Cremona) ci saranno importanti novità, confermate nei mesi scorsi da Rfi e dal Cipe. Prosegue, infatti, il progetto per la Brescia-Montichiari, un nuovo collegamento della tratta, che da Ghedi porterà all'aeroporto D'Annunzio e al Centro fieri. L'intervento generale, fra l'altro, prevede



Moderno. Sulla tratta saranno otto i nuovi convogli

l'elettrificazione della linea fino a Parma, una nuova fermata a Porta Cremona (all'altezza dello Zooprofilattico). Questa estate il Governo ha stanziato 40 milioni per l'elettrificazione e 30 milioni per eliminare i passaggi a livello (ben tredici) fra Brescia e Ghedi. Inoltre, è prevista la riqualificazione delle stazioni (la maggior parte chiuse e in uno stato di degrado davvero vergognoso). Il primo intervento (bisognerà aspettare almeno tre anni) riguarderà proprio l'elettrificazione e i passaggi a livello da rimuovere. Tempi lunghi, dunque, per questa linea attivata fra il 1883 e il 1893. Una fra le peggiori in Lombardia, come sanno i pendolari. //