

Il raddoppio fino a Ghedi e la deviazione per Montichiari

In futuro

Il progetto per la riqualificazione del tracciato verso Parma

■ Se Brescia non ride, Pavia piange. Va a quest'ultima, infatti, la palma della provincia più penalizzata per quanto riguarda il traffico ferroviario pendolare. Maglia nera è la Mortara-Vigevano-Abbiategrasso, che trasporta ogni gior-

no da e per Milano 16mila persone. La Lombardia ha una infrastruttura ferroviaria non adeguata rispetto alla sua dimensione economica, demografica, sociale. Un ritardo storico, che chiama in causa Trenord e Rfi (Rete ferroviaria italiana). Capita spesso di assistere a un palleggio di responsabilità fra l'una e l'altra. Le Fs, del resto, sono soprattutto impegnate sull'Alta Velocità. Tuttavia, è anche giusto riconoscere gli sforzi - per quanto insufficienti - che si stanno compiendo. Citiamo dati di Trenord. Secondo la società nel 2022

l'83,7% delle 705.274 corse svolte è arrivato puntuale; il 90% entro sette minuti. Ricordiamo che più della metà delle linee lombarde è a un binario, condiviso con Alta Velocità, merci, internazionali e interregionali. Nel 2018 erano state registrate 102 soppressioni giornaliere, nel 2022 sono scese a 57 (il 55% dovuto a Trenord, il resto a cause esterne). I nuovi treni hanno consentito di migliorare la puntualità: ad esempio, sulla Brescia-Bergamo è passata dal 53% del 2019 all'83% del 2022.

Da parte sua Rfi (oltre a rea-

lizzare l'Alta Velocità Brescia-Verona) è impegnata nella riqualificazione della Brescia-Parma. Proprio la linea maglia nera. Sono già stati stanziati 70 degli oltre 400 milioni necessari all'operazione per il nuovo collegamento Brescia-Ghedi-Montichiari. Siamo nella fase progettuale. L'intervento sarà diviso in tre fasi: il raddoppio del tratto fra Brescia e San Zeno (che serve anche la Brescia-Cremona); il raddoppio e l'elettificazione fra Brescia e Ghedi; la costruzione del nuovo tracciato fra Ghedi e Montichiari (per rag-



Brescia. Il «Colleoni» per Parma

giungere la Fiera e l'aeroporto Gabriele D'Annunzio). Vedremo.

C'è poi l'altro progetto che interessa la città e l'hinterland: il treno sub urbano. Vale a dire l'idea di realizzare un servizio cadenzato con un treno ogni mezz'ora fra Brescia e Iseo e ogni quarto d'ora fra la città e Castegnato. C'è un problema: questa soluzione si scontra con il treno a idrogeno, che prevede convogli più lunghi e più lenti degli attuali. Insomma, il progetto va rivisto nella parte economica e infrastrutturale. // E. MIR.