

# Il prolungamento del tram a Vertova: alcune puntualizzazioni

Adistanza di alcuni mesi dalla proposta formulata di prolungare il tram riteniamo utile fare alcune puntualizzazioni con l'intento di rispondere anche ad alcuni dubbi e perplessità che sentiamo sovente tra la gente.

## 1) L'inversione dei flussi di traffico della Valgandino e l'incremento dei flussi verso Bergamo.

Se analizziamo i flussi di traffico da e per la Valgandino di 15 anni fa' rileviamo che negli orari di punta alla mattina dalle 7,30 alle 8,30 trovavamo gli autoveicoli incolonnati che a passo d'uomo salivano verso la "valle d'oro" a volte già all'altezza della fabbrica "Dobenca" mentre a scendere trovavamo la strada libera. I flussi contrari li trovavamo la sera dalle 18.00. Era l'effetto di un manifatturiero che "tirava" e che attraeva lavoratori da tutta la Valserriana, e non solo. Oggi provenendo dall'alta valle Seriana in direzione Bergamo negli orari di punta non possiamo non notare che i flussi si sono invertiti: dalla Strada provinciale n. 35 arriviamo fino al bivio della Valgandino e alla mattina dalle 6.45 fino circa alle 8.00 sempre più spesso ci incolonniamo e scendiamo verso Bergamo a passo d'uomo mentre se saliamo verso la Valgandino troviamo uno scenario talvolta quasi desolante privo di auto e autocarri, che al contrario transitano in senso opposto verso Bergamo. A questo si somma l'incremento dei flussi di traffico di tutta la valle sempre più orientati verso le città e la pianura.

Come detto la galleria di Montenegrone non ha risolto i problemi del traffico come non li ha risolti la realizzazione della linea Tranviaria leggera da Bergamo ad Albino ma non osiamo pensare come sarebbe stata oggi la mobilità della Valserriana senza queste due opere. Il tram della Valserriana ha trasportato nel 2015 circa 3.500.000 di passeggeri paganti (senza conteggiare purtroppo quelli non paganti, extracomunitari ma anche molti italiani poiché la piaga è molto diffusa anche tra i nostri cittadini) per una media di circa 2 milioni di autovetture in meno sulla strada con i relativi benefici sia a livello di traffico che ambientali. Nel 2009, anno di inizio della Teb erano circa 2.000.000 i passeggeri, in costante aumento di circa 100-150.000 all'anno, andando oltre le stesse previsioni dello studio di fattibilità realizzato.

## 2) Il progetto completo della Tranvia leggera della Valserriana: la linea T1, Bergamo-Vertova.

Il progetto completo del tram della Valserriana prevedeva la successiva realizzazione del secondo lotto di lavori che allungavano la tratta del tram da Albino a Vertova. Quello che oggi da più parti si chiede insistentemente è di



dare attuazione a quanto già da tempo previsto nella pianificazione provinciale (nel Piano di Coordinamento Territoriale Provinciale: PCTP) e recentemente anche da quella regionale (nel Piano di Mobilità Regionale: PMR): ossia la realizzazione del prolungamento della tratta T1 da Albino a Vertova.

Il prolungamento pianificato, oltre all'evidente positivo impatto ambientale, contribuirà inoltre a migliorare la sostenibilità economica della tratta esistente, a dare respiro alla viabilità vallare, a riqualificare e valorizzare i territori limitrofi rendendoli più attrattivi, con uno sguardo anche al futuro verso l'alta Valle in chiave turistica.

Con questa finalità ed a sostegno del progetto è nato, con la partecipazione dei maggiori imprenditori Seriani e delle principali associazioni di categoria bergamasche, il "Comitato Prolungamento tram Albino-Vertova" con l'obiettivo di cogliere questa opportunità ritenuta strategica per lo sviluppo del territorio seriano.

## 3) Chi ne trarrà beneficio.

Dal prolungamento certamente i paesi direttamente attraversati subiranno alcuni disagi ed incomodi ma ne trarranno successivamente anche i maggiori benefici, ed in generale tutta, e ripetiamo tutta, la Valle Seriana ne sarà beneficiata in quanto si avvicinerà la Valle al capoluogo. Anche la Valgandino non potrà che trarne dei benefici: diretti a favore di chi la utilizzerà e indiretti attraverso la riduzione del traffico con gli evidenti conseguenti benefici. Erra chi ha sostenuto che sia inverosimile che dalla Valgandino si scenda per andare a prendere il tram a Gazzaniga o Vertova in quanto a quel punto si arriva anche a Bergamo, così come erra nel dire che il bacino Albino-Vertova sia scarsamente abitato ed urbanizzato. Si dimentica innanzitutto che non tutti possiedono un automezzo per ciascun componente il nucleo familiare e che la prospettiva futura post-crisi è probabile che ridurrà ulteriormente questa possibilità. Si dimenticano inoltre studenti, anziani, pendo-



lari, che per necessità utilizzano i mezzi pubblici.

Oggi è proprio la Valgandino, nella media valle, la più penalizzata. La domenica in Valgandino non transita neppure un pulman. Le corse della Sab sono suddivise in due tratte: una Albino-Gazzaniga-Lefte-Peia e l'altra Albino-Gazzaniga-Fiorano-Gandino-Cazzano-Casnigo.

Le ipotesi allo studio prevedono di intervenire sulla direttrice Bergamo-Clusone, in modo efficiente e funzionale con la realizzazione del prolungamento fino a Vertova, col transito del tram ogni 15 minuti.

Basterebbe poi innestarsi sull'asse principale del tram Bergamo-Clusone ad esempio con la sostituzione delle attuali tratte con un pulman che percorresse l'intero anello della valle gandino dalla stazione di Vertova o Gazzaniga verso Fiorano, Lefte, Peia, Gandino, Cazzano, Casnigo: impiegherebbe solo circa 30 minuti a completarlo interamente. Dal semaforo di Lefte si raggiungono indifferentemente le stazioni di Gazzaniga o Vertova in 4 minuti, il che consentirebbe, tra l'altro, ad un genitore che lo volesse, di accompagnare il figlio alla stazione e tornarsene a casa in tempi ragionevoli oppure di lasciare che il figlio raggiunga la stazione con un motorino senza l'assillo e la preoccupazione che debba arrivare fino ad Albino.

Un bus navetta dalle stazioni di Vertova/Gazzaniga potrebbe inoltre trasportare i numerosi turisti sul monte Farno, senza che debbano necessariamente arrivare con l'autovettura, o creare un circuito dei musei religiosi e dei santuari di Casnigo, e per altre iniziative culturali o turistiche.

#### 4) Il bacino d'utenza coperto dal prolungamento del tram.

I 7,2 chilometri del prolungamento da Albino a Vertova/Colzate, con le 4 fermate previste a Comenduno di Albino, Cene, Gazzaniga e Vertova, coprono un bacino di popolazione di circa 22-24.000 abitanti alle quali si sommano i 17.000 abitanti della Valgandino per un totale di circa 40.000 abitanti. A questi dobbiamo sommare una parte dell'utenza proveniente dai 40.000 abitanti dell'alta valle che oggi non trova beneficio a fermarsi ad Albino e che prosegue fino a Bergamo. L'utenza potenziale quindi c'è. Serve solo cambiare cultura ed abitudini della gente come sta avvenendo per il primo tratto da Bergamo ad Albino.

Spetterà comunque agli incaricati dalla società gestore del

servizio, la Teb spa, nei primi mesi del prossimo anno, effettuare l'adeguamento dello studio di fattibilità esistente, entrare nel dettaglio di questa analisi valutando l'opportunità, gli effetti, i benefici, e la sostenibilità dell'opera.

#### 5) Ma i soldi ci sono o non ci sono?

Da ultimo, all'affermazione posta da alcuni che il progetto sarebbe troppo costoso per essere realizzato (44 milioni) e che non ci sono i soldi si obietta che recentemente il Ministro Del Rio ha più volte sottolineato che il nostro Paese ha bisogno di una profonda "cura del ferro" in quanto il sistema dei trasporti è eccessivamente sbilanciato sulla "gomma" rispetto alle "rotaie" con evidenti impatti negativi oltre che ambientali sull'efficienza, ed ha stanziato fondi e promesso che ne stanzierà altri al riguardo per bilanciare queste differenze.

A Milano è in corso uno studio di fattibilità per portare la Metropolitana fino a Monza, 8 km, 9 fermate, per un costo di 1.300 milioni, pari a circa 20 volte quello dei 7,2 chilometri del prolungamento Albino-Vertova.

Il "Patto per la Lombardia" stipulato in nei primi mesi di dicembre tra il presidente della regione Roberto Maroni e l'ex Presidente del Consiglio Matteo Renzi prevede investimenti per la Lombardia di circa undicimila milioni (11 miliardi), ossia 250 volte quello che costerebbe il progetto di prolungamento del tram da Albino a Vertova. Ma allora i soldi ci sono o non ci sono? O ci sono solo per qualcuno e per qualcun altro no?

È evidente che i fondi necessari ci sono e sono estremamente modesti se comparati all'intero sistema lombardo o nazionale. Se non sono assegnati a Bergamo, e per questi scopi, vengono evidentemente utilizzati da altri e/o per altri scopi.

Non è quindi un problema di soldi ma di volontà politica ossia di determinare dove questi soldi vadano destinati. Vogliamo essere Milano-centrici o Bergamo-centrici o vogliamo pensare anche alle Valli che nel frattempo stanno morendo?

#### 6) Le priorità in Valle Seriana: la tranvia una priorità assoluta!

Che in provincia di Bergamo e in Valseriana ci siano anche altre opere ed altri interventi da realizzare nessuno lo mette in discussione ma queste non sono conflittuali ma semmai complementari a quest'opera che, come deliberato anche dall'assemblea composta dai 38 sindaci della Comunità Montana Valseriana, riteniamo strategica. Noi abbiamo il dovere di pensare a quelle che riguardano la sopravvivenza della Valle Seriana senza nessun egoismo, ma ritenendoci in diritto di ottenere in restituzione almeno in minima parte quanto la Valle ha dato nei decenni scorsi. Non possiamo infatti dimenticare che la Valle Seriana ha contribuito in modo determinante allo sviluppo della Provincia e più in generale del Paese.

*Il presidente del comitato Riccardo Cagnoni*