



# Tram delle Valli fino a Vertova: un progetto realizzabile.

■ Riportiamo integralmente l'articolo pubblicato dal mensile "Paese Mio", sul numero di novembre, che fa un'ampia e completa disamina del percorso avviato per prolungare il tram delle valli da Albino a Vertova con l'unica modifica di aver aggiornato il numero degli attuali aderenti al neocostituito Comitato.

## 1) I problemi della Valle Seriana

Come noto la crisi del manifatturiero, l'insufficienza di infrastrutture, le carenze nella viabilità hanno messo a dura prova l'economia della Valle Seriana basata soprattutto su industria e artigianato nella media e bassa valle e sul turismo nell'alta, con i conseguenti devastanti effetti sociali e demografici, calo della natalità, invecchiamento della popolazione residente, derivanti da flussi migratori dei giovani verso l'asse della pianura dove crescono capannoni vicino alla Bre-Bre-Mi e alla Pedemontana, o verso la città resa più attrattiva da una mobilità efficiente che consente una completa fruibilità dei servizi.

Nel dibattito apertosi in tema di problematiche della mobilità nella Valle Seriana, ben lontane dall'essere state risolte dall'apertura della galleria di Montenegrono, si è inserita la proposta al Presidente della Provincia e al Presidente della Teb (Tramvie Elettriche Bergamasche, società gestore del servizio) del Sindaco del Comune di Vertova, Luigi Gualdi, di dare attuazione alla pianificazione formalizzata nel PCTP (Piano di Coordinamento Territoriale Provinciale) della Provincia di Bergamo che prevede il prolungamento della tratta di tranvia leggera "Bergamo-Albino" fino a Vertova.

## 2) Il progetto completo della Tranvia leggera.

Il progetto completo delle tranvie bergamasche prevede infatti tre linee confluenti in Bergamo:

- la T1, da Bergamo a Vertova, sul vecchio sedime ferroviario, da realizzare in due fasi, la prima da Bergamo ad Albino, già realizzata, e la seconda da realizzare successivamente. Uno studio di fattibilità di

una decina di anni fa promosso dal gestore prevede per il prolungamento una spesa di 44 milioni di euro.

- la T2, da Bergamo a Villa d'Almè (con una prima tratta fino a Petosino) del costo complessivo di euro 142,5 milioni per la quale è stata firmata il 13 maggio scorso una lettera d'intenti tra il presidente della Teb, il presidente della Comunità montana valle Brembana, il consigliere provinciale, l'assessore del comune di Bergamo.

- la T3, da Bergamo a Orio al Serio, recentemente superata dall'ipotesi di realizzare un collegamento ferroviario da parte di Rfi (già stanziati 8 milioni per la progettazione, secondo quanto dichiarato dal sindaco di Bergamo Giorgio Gori a luglio, ed è previsto un costo complessivo di 180 milioni).

## 3) La condivisione della Politica e della società civile.

La proposta del sindaco di Vertova è stata portata al tavolo della Provincia ed ha trovato una larga e trasversale condivisione da parte della Comunità Montana Valle Seriana, che prima in Giunta e poi con l'assemblea costituita dai 38 sindaci valligiani ha approvato un documento di sostegno formale al progetto di prolungamento della tranviaria fino a Vertova.

Il progetto ha poi ottenuto il riconoscimento e il formale sostegno dall'Ente di promozione turistica della Valle Seriana, Promoserio, dall'Istituto Scolastico Superiore ISS Valserriana di Gazzaniga, che conta oltre 1350 studenti provenienti dall'intera Valle e che dal prolungamento della linea tramviaria trarrebbe notevoli benefici ed in generale da tutta la società civile bergamasca attraverso le associazioni più rappresentative: ANCE (Associazione Costruttori) Bergamo, Legambiente, FAI (Federazione Autotrasportatori), Sindacato pensionati Cgil-Spi, Confesercenti.

In un successivo incontro pubblico coordinato dall'ex sindaco di Vertova Riccardo Cagnoni, dal titolo "Il prolungamento della tranvia leggera da Albino a



Vertova: effetti sull'economia e lo sviluppo della Valle Seriana", organizzato presso la Fondazione Card. Gusmini di Vertova ad aprile 2016, il Presidente della Provincia Matteo Rossi, l'assessore regionale alla viabilità Alessandro Sorte, il Presidente della Teb Filippo Simonetti, in un coro unanime e politicamente trasversale con i consiglieri regionali seriani (Angelo Capelli, Jacopo Scandella, Lara Magoni, Roberto Anelli) e il Senatore seriano ed ex presidente della Teb Nunziante Consiglio, si sono espressi a favore ed in sostegno del progetto.

#### **4) I primi passi verso l'attuazione del progetto.**

Il 14 maggio 2016 presso la sede della Teb a Ranica, tra il Presidente della Teb, il rappresentante della Provincia di Bergamo, il Presidente della Comunità Montana ed i rappresentanti dei comuni interessati dal passaggio della linea tranviaria oggetto del prolungamento (Albino, Gazzaniga, Fiorano e Vertova), è stato sottoscritta una lettera di intenti con la quale le parti si impegnano reciprocamente per lo sviluppo del progetto ed i Comuni a conservare la possibilità di uso del sedime.

Nel mese di giugno la Giunta regionale ha inserito un emendamento al Piano della Mobilità Regionale, che prevede ora la linea metrotranviaria da Bergamo a Vertova, compatibilmente con i profili di utilità pubblica, di fattibilità e di sostenibilità ambientale.

Il 20 settembre 2016, il Consiglio Regionale lo ha definitivamente approvato con la variazione proposta.

Nel frattempo la Comunità Montana ha stanziato la somma di euro 35.000 ed il Comune di Vertova la somma di euro 5.000 a titolo di cofinanziamento per

l'aggiornamento dello studio di fattibilità dell'intervento (vecchio ormai di oltre un decennio) riconoscendo Teb quale soggetto qualificato per lo svolgimento dell'incarico.

#### **5) I benefici del completamento dell'opera.**

Come sottolineato da più parti la tratta esistente del tram da Bergamo ad Albino, dopo lo scetticismo iniziale di molti, ha invece ottenuto ottimi risultati con notevole e costante incremento dei passeggeri annualmente trasportati, che dal 2009, anno di inizio, ad oggi sono cresciuti da circa 2 milioni a oltre 3,5 milioni, con un incremento annuo costante di circa 100-150mila persone, tanto che l'associazione Legambiente il 23 settembre scorso ha consegnato al Presidente della Teb la "bandiera verde".

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.

#### **6) La nascita del "Comitato prolungamento tram Albino-Vertova".**

Alla luce dei risultati ottenuti e dai benefici è cresciuta la volontà di creare un Comitato di persone e rappresentanti di Enti e Associazioni territoriali che sostenga il progetto e faccia da stimolo, da pungolo e propulsore all'azione politica con l'obiettivo di cogliere questa opportunità ritenuta strategica per lo sviluppo del territorio seriano.

A tal fine Lunedì 10 ottobre 2016, presso lo studio del notaio Andrea Letizia in Gandino, si è completata la formalizzazione dell'atto costitutivo e dello statuto del Comitato per il "Prolungamento del Tram da Albino a Vertova".

Questa la lista dei 34 "Promotori Fondatori":  
 Riccardo Cagnoni (commercialista, Componente del Consiglio di Amministrazione della Banca Popolare di Bergamo ed ex sindaco di Vertova),  
 Pierino Persico (Persico Spa di Nembro),  
 Angelo Radici (Radici Group di Gandino),  
 Stefano Scainelli (Scame Parre Spa),  
 Franco Acerbis (Acerbis Spa di Albino),  
 Renato Morgandi (Tenacta Group-Imetec di Azzano San Paolo),



Gianfranco Andreoletti (Presidente U.C. Albinoleffe),  
 Silvio Albini (Albini Group di Albino),  
 Miro Radici (Presidente di Sacbo Aereoporti Spa),  
 Luigina Bernini (Lamiflex Spa di Ponte Nossa),  
 Donatella Pendezza (Fas Pendezza oltre il gioco Srl,  
 di Villa d'Ogna),  
 Angelo Testa (Impianti sciistici Spiazzi di Gromo),  
 Silvia Brasi (Comelit Spa di Rovetta),  
 Franco Bernini (Filatura Semonte Spa di Casnigo),  
 Federico Lanfranchi (Poliplast Spa di Casnigo),  
 Guerini Amabile (OVS Spa di Vertova),  
 Lucio Mistri (Scorpion Bay Spa di Albino),  
 Martinelli Sergio (Martinelli Ginetto Spa di Leffe),  
 Antonio Percassi (Presidente dell'Atalanta Bergama-  
 sca Calcio)

e le Associazioni ed Enti senza scopo di lucro:  
 Promoserio, Azienda di promozione turistica Valle  
 Seriana,  
 Ance, Associazione Nazionale Costruttori Bergamo,  
 Confesercenti Bergamo,  
 Fai autotrasporti Bergamo  
 Legambiente Bergamo,  
 Istituto ISS Valseriana, di Gazzaniga,  
 Fondazione Card. Gusmini, di Vertova,  
 Sindacato provinciale CGIL-SPI,  
 Rotary club della Città di Clusone,  
 Lia, liberi imprenditori associati Bergamo,

Cdo, Compagnia delle Opere Bergamo,  
 ASCOM Confcommercio Bergamo,  
 Confartigianato imprese Bergamo,  
 Confimi Apindustria Bergamo,  
 Confindustria Bergamo.

Con l'atto costitutivo sono stati nominati membri del consiglio direttivo Guido Fratta, Renato Morgandi, Paolo Fiorani, Stefano Testa e Presidente Riccardo Cagnoni.

### 7) Il Comitato è cresciuto: oltre 10.000 aderenti.

Il Comitato è stato poi aperto alla partecipazione come "Promotori Ordinari" di tutti coloro che condividono le finalità e gli scopi del Comitato stesso. In poco più di due mesi dalla sua costituzione il Comitato ha raddoppiato la soglia che si era prefissato di 5.000 aderenti a dimostrazione di un forte interesse del territorio per la realizzazione dell'opera.

E' stato inoltre predisposto, e gestito gratuitamente, da Consinfo di Mauro Piffari di Leffe, il sito internet [www.tramalbinovertova.org](http://www.tramalbinovertova.org) dal quale si possono ottenere tutte le informazioni e anche aderire online oppure scaricare i moduli cartacei e consegnarli presso la sede del Comitato in Leffe, via Verdi 13, o presso l'Anagrafe del comune di Vertova, in via Roma 12.

*Il presidente del comitato Riccardo Cagnoni*



# 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 Valsesiana, 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 Montenegrono 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 Valsesiana senza queste due opere. Il tram della Valsesiana 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 Valsesiana: la linea T1, Bergamo-Vertova.

Il progetto completo del tram della Valsesiana 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*