

Ferrovia Val Seriana, 50 anni fa la chiusura: a che punto siamo per la riapertura

Il 31 agosto del 1967 si assisteva alla chiusura della linea ferroviaria della Val Seriana Bergamo-Clusone. Una decisione, quella di sopprimere i treni, che provocò parecchi malumori e tanta delusione

di Gioia Masseroli - 28 agosto 2017 - 16:55

Cinquant'anni fa, il 31 agosto del 1967, si assisteva alla chiusura della linea ferroviaria della Val Seriana Bergamo-Clusone. Una decisione, quella di sopprimere i treni, che aveva provocato parecchi malumori e tanta delusione, così come racconta **Sandro Moretti**, ex responsabile del servizio autobus presso la stazione di **Clusone**: “Il servizio ferroviario era molto utile e **la gente non aveva preso bene la notizia della soppressione.** Diversi furono i problemi che scaturirono da questa decisione proveniente dai piani alti: **ben novanta dipendenti furono licenziati; i più giovani presero in considerazione l'idea di conseguire la patente per poter guidare gli autobus, mentre altri funzionari vennero ricollocati** in diverse attività lavorative, come le poste, gli ospedali e il Comune”.

Moretti ha sempre lavorato nel settore dei trasporti: prima alla stazione di **Piazza Brembana** in ufficio, poi a **Bergamo** e, infine, presso la stazione di Clusone. Come ricorda l'arrivo dell'ultimo treno? “Il 31 agosto del 1967 – racconta Moretti – ero presente all'arrivo dell'ultima littorina Clusone-Milano. **Negli occhi dei tanti passeggeri si scorgeva un gran rimpianto,** soprattutto da parte dei tanti capi stazione che vedevano sgretolarsi il loro mondo ed, in un certo senso, anche la loro vita. A seguito di tutto ciò vennero organizzate dalla popolazione anche diverse **manifestazioni di protesta,** ma il risultato finale non cambiò: si chiusero i battenti”.

A distanza di 50 anni, il discorso della ferrovia è un argomento che fa discutere ancora: nell'ottobre del 2016, infatti, è stato fondato il “**Comitato prolungamento tram Albino-Vertova**” che ha come obiettivo quello di portare la Teb fino a

Vertova. Il comitato è stato costituito dai più grandi imprenditori della Val Seriana, tra i quali **Angelo Radici, Antonio Percassi, Pierino Persico, Gianfranco Andreoletti e Silvio Albini**, insieme alle Associazioni di categoria bergamasche, come **Confindustria, Legambiente, Ance costruttori, Ggil-Spi Bergamo, Fai Autotrasporti, Ascom e Promoserio**.

Riccardo Cagnoni, Presidente del Comitato al quale hanno aderito ben 11.400 promotori, **illustra i vantaggi che possono scaturire dal trasporto su rotaia:**

“Gli effetti positivi sono immediati, diretti ed evidenti – afferma Cagnoni – si assisterebbe ad un miglioramento della viabilità grazie alla riduzione del traffico veicolare e ad un positivo impatto ambientale per effetto della riduzione dell’emissione di polveri sottili nell’atmosfera. Il tram viaggia infatti su una linea elettrica con emissione di CO₂ in quantità pari a zero. La Teb contiene, attualmente, fino a quattro volte il numero dei passeggeri degli autobus: questo rappresenta un dato ulteriormente incrementabile. Inoltre, è garantita la certezza dell’orario di arrivo visto che si viaggia su corsie preferenziali non influenzate da traffico ed incidenti”.

Altri vantaggi sono indiretti e non immediatamente percepibili: “Come l’innescare meccanismi di riqualificazione urbana e di rigenerazione del tessuto urbano con il recupero di aree industriali dismesse e aree verdi abbandonate – prosegue il Presidente del Comitato – ma anche la creazione di impatti positivi sul turismo attraverso il collegamento con la città ed il futuro collegamento con l’**aeroporto di Orio al Serio**. Infine, sarebbe favorita anche la mobilità interna tra i vari paesi. La ferrovia renderebbe più attrattivo il territorio e, in particolare per le giovani coppie, sarebbe in grado di generare effetti benefici a livello demografico”.

A tal fine è in corso uno studio sulle esternalità positive che verrebbero generate dal prolungamento della tranvia fino a Vertova affidato, a giugno, dalla società gestore del servizio Teb Spa all’associazione temporanea di professionisti denominata “**Trampiù**”. Si tratta di una associazione multidisciplinare composta da architetti, sociologi, storici, consulenti finanziari e consulenti della pubblica amministrazione, con l’obiettivo di misurare i benefici che deriverebbero dalla realizzazione dell’opera. I risultati dovrebbero essere presentati ad ottobre. Lo studio di fattibilità è stato finanziato con 50mila euro dalla **Comunità Montana Valle Seriana**, dal **Comune di Vertova** e dalla **Provincia di Bergamo**.

Non tutti sono d’accordo, c’è anche chi è contrario al prolungamento del tram, in quanto sono stati riscontrati anche effetti negativi, così come racconta **Alberto Ongaro, capo gruppo di maggioranza del Comune di Gazzaniga e capo gruppo Lega Nord nella Comunità Montana Valle Seriana**: “Il comune di Gazzaniga non è contrario a priori alla Teb, ma valutando l’impatto urbanistico che potrebbe ricadere sul nostro paese abbiamo riscontrato dei problemi che ci sono stati segnalati anche dagli stessi residenti. Il tram andrebbe a passare sul vecchio tracciato

dell'ex ferrovia e, per ora, nel pgt non è previsto alcun percorso alternativo. Questo creerebbe varie problematiche: verrebbero meno dei parcheggi presenti nel nostro paese perché l'ex ferrovia passava proprio in questa zona ora dedicata alle auto; questi parcheggi sono vitali per il centro di Gazzaniga e per i suoi commercianti. Inoltre, perderemmo via 24 Maggio, dietro all'oratorio, dove i residenti hanno i loro ingressi: il problema è stato riscontrato sin da subito. Queste zone, dopo il federalismo demaniale del 2012, non sono più di proprietà del demanio, ma appartengono al comune di Gazzaniga: noi paghiamo l'affitto al demanio per queste aree e i residenti che le hanno prese in affitto pagano al comune; andremmo quindi anche a perdere queste entrate”.

Ongaro esprime il suo giudizio negativo anche per quanto riguarda l'impatto ambientale e di bonifica: “La Teb non viene utilizzata dagli imprenditori che, quindi, farebbero a meno di usare le proprie automobili, ma è frequentata soprattutto da tanti studenti; molti di loro non hanno la patente, non ci sarebbe quindi la tanto auspicata riduzione del traffico stradale e, di conseguenza, non si avrebbe una riduzione dell'inquinamento ambientale. La tramvia è utilizzata, per altro, da tanti extracomunitari, la maggior parte non in possesso della patente di guida. Ultimo aspetto da non sottovalutare sono i problemi di ordine pubblico che spesso e volentieri si verificano lungo il tracciato dei tram”.