

50 anni fa la chiusura della ferrovia, ora la valle guarda al tram fino a Vertova



Era il 31 agosto del 1967, esattamente 50 anni fa, quando l'ultimo treno partì da Clusone per Bergamo e concluse il suo glorioso servizio per la Valle Seriana durato 133 anni. Avviato nel 1884, con la tratta Bergamo-Albino, fu poi prolungato fino a Vertova e successivamente a Ponte Nossola per poi giungere definitivamente, nel 1911, a Clusone.

La ferrovia della Valle Brembana, realizzata nel 1906, venne invece chiusa un anno prima di quella seriana e precisamente il 20 marzo 1966, quando il servizio venne temporaneamente sospeso a causa di una galleria pericolosa a Ponteranica. Nulla di più definitivo poiché in realtà non ripartì più.

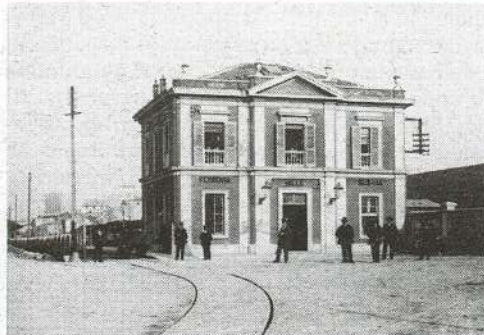
Dal treno nelle Valli al tram delle Valli

A distanza di 50 anni, anche sulla spinta degli ottimi risultati ottenuti dal Tram delle Valli sulla prima tratta realizzata nel 2009, da Bergamo ad Albino (oltre 3,5 milioni di passeggeri trasportati), si parla sempre con maggiore insistenza di realizzare la tratta da Bergamo a Villa d'Almè e di completare il progetto originario in Valseriana con il tratto, inizialmente previsto, da Albino a Vertova. E non sono più solo parole o sogni come afferma Riccardo Cagnoni, ex-sindaco di Vertova e Presidente del Comitato Prolungamento Tram Albino-Vertova, costituito proprio un anno fa, il 20 ottobre 2016, dai più grandi imprenditori della Val-

seriana, tra i quali Angelo Radici, Antonio Percassi, Pierino Persico, Gianfranco Andrioletti e Silvio Albini, insieme alle Associazioni di categoria bergamasche, come Confindustria, Legambiente, Ance costruttori, CGIL SPI Bergamo, Fai autotrasporti, Ascom e Promoserio.

I vantaggi del prolungamento del tram

Instancabile motore nella promozione di quest'opera, Cagnoni elenca una serie di vantaggi che potranno derivare dal prolungamento del trasporto su rotaia in media valle, con un occhio al futuro fino a Clusone e San Pellegrino Terme, come fu in passato. "Gli effetti positivi diretti ed immediati - afferma Cagnoni - sono evidenti: il miglioramento della viabilità grazie alla riduzione del traffico veicolare e un positivo impatto ambientale per effetto della riduzione delle emissioni di polveri sottili nell'atmosfera. In particolare: la tranvia è elettrica ed emette CO2 pari a zero; è un mezzo di trasporto modulare e può quindi incrementare sia il numero delle carrozze che la frequenza negli orari di punta; contiene attualmente fino a 4 volte il numero di passeggeri degli autobus (ulteriormente incrementabile); garantisce la certezza dell'orario di arrivo viaggiando su corsie preferenziali e non essendo influenzata da incidenti e/o code. Presenta poi altri vantaggi, indiretti e non immediatamente percepibili, quali quello di innescare meccanismi di riqualificazione urbana e di rigenerazione del tessuto urbano con il recupero di aree industriali dismesse e aree verdi abbandonate, la creazione di impatti positivi sul turismo attraverso il collegamento con la città ed il futuro collegamento all'aeroporto di Orio al Serio e favorisce la mobilità interna tra i diversi



Due vecchie cartoline in bianco e nero: in quella di sx la stazione di Bergamo per le Valli Seriana e Brembana; a dx la stazione di Vertova

paesi. Rendendo più attrattivo il territorio, in particolare per le giovani coppie, è in grado di generare inoltre effetti benefici a livello demografico.

Lo studio sugli effetti positivi generati sul territorio

A tal proposito, nel mese di luglio, è stato affidato dalla società gestore del servizio, TEB spa, all'associazione temporanea di professionisti denominata "Trampiù", uno studio sulle esternalità territoriali che verrebbero generate dal prolungamento della tramvia fino a Vertova. 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. L'incarico per la realizzazione dello studio è sostenuto economicamente dal contributo della Comunità Montana Valle Seriana (35.000 euro), dalla Provincia di Bergamo (5.000 euro), dal Comune di Vertova (5.000 euro), e la partecipazione di Promoserio e del Rotary club Città di Clusone.

Nelle premesse dello studio illustrato dal pool di professionisti di "Trampiù", ripercorrendo la genesi della ferrovia della Valle Seriana alla fine del XIX secolo, si fa cenno ad un documento del 1879 che riporta "una ostinata determinazione di un Comitato promotore di rompere l'isolamento della

Valle dovuta a mezzi e vie di comunicazione inadeguati ai tempi" e dell'azione politica sostenuta da una legge dello Stato per la costituzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria nazionale. "Con queste condizioni - concludeva il documento - la linea Bergamo-Vertova, se si vuole, si può fare".

Le analogie col passato

"Sorprensenti le analogie con la situazione attuale - sottolinea Cagnoni - sia per la presenza di un Comitato Promotore che ostinatamente, come allora, ne promuove la realizzazione, sia per la situazione viabilistica inadeguata ai tempi, che per la modalità di realizzazione, effettuata in due fasi, prima da Bergamo ad Albino e poi da Albino a Vertova. Mi sento pertanto di poter ripetere, con altrettanta determinazione, la stessa frase riportata nel documento del 1879: la linea Bergamo-

Vertova, se si vuole, si può fare!"

"Che l'eliminazione del treno nelle Valli sia stato un errore - conclude Cagnoni - lo pensano in molti ma non è certo imputabile alla volontà della gente, ma al contrario a decisioni prese dall'alto. Erano in molti, anche nel 1967, a manifestare disappunto e malumore per la soppressione del treno come ora sono in molti a manifestare il proprio favore per il ripristino delle rotaie, e lo dimostrano le oltre 11.500 adesioni al Comitato, raccolte in poco più di un mese, peraltro con iniziative incentrate solo nel fine settimana, e l'adesione di 32 sindaci su 38 della Valle Seriana. C'è quindi ancora, come 50 anni fa, un'espressione favorevole che parte dal basso, dalla gente, che non possiamo permettere che resti, come allora, inascoltata".

C.A.R.I.



Sopra, il logo della TEB per il prolungamento della tramvia. Sotto, la conferenza di presentazione dello scorso aprile

