

Provincia

PROVINCIA@ECO.BG.IT
www.ecodibergamo.it/cronaca/section/

Oggi la linea ferma ad Albino
12 chilometri e 16 fermate

Oggi la linea T1 Bergamo-Albino è di 12,689 chilometri, 16 le fermate. Nel progetto fino a Vertova, fermate a Comenduno, Cene e Gazzaniga.



«Il tram rivaluterà gli immobili: +5%»

Linea T1. Lo studio sulle ricadute prodotte dal prolungamento fino a Vertova: surplus di 70 milioni sui valori delle aree commerciali intorno al tracciato. Previsto un risparmio del 35% sui tempi medi di percorrenza

VALLE SERIANA

MARTA TODESCHINI
FRANCO IRRANCA

Cosa guadagnerà la Valle Seriana dal tram, quando questo avrà Vertova come capolinea? Vantaggi sia a livello economico che demografico, primo su tutti un aumento del 5% del valore degli immobili intorno al tracciato. Questa la stima dello studio commissionato da Teb al gruppo di professionisti Tram più, i cui risultati definitivi saranno presentati il prossimo 4 dicembre alle 20,30 alla Fondazione Cardinal Gusmini di Vertova.

Nell'incontro pubblico organizzato dal Comitato prolungamento del Tram con il patrocinio di Provincia, Promoserio, Associazione Ferrovia Valle Brembana, Rotary club Città di Clusone, Fondazione Cardinal Gusmini di Vertova e dei Comuni di Albino, Gazzaniga e Vertova, si farà il punto sulle ricadute socio-economiche che i sette chilometri di linea da Albino a Vertova - con fermate a Comenduno, Cene e Gazzaniga -, la cui realizzazione è stata stimata in 44 milioni di euro, produrranno sul territorio.

Partendo dai vantaggi economici, un'anticipazione che farà felici gli operatori immobiliari: riguarda un possibile aumento del 5% del valore degli immobili intorno al tracciato. Ciò dedotto

sulla base dello «storico», ovvero degli effetti prodotti dall'avvento del tram fino ad Albino.

Grazie all'accessibilità del trasporto rappresentata dal tram lungo la linea T1, ragiona il pool di professionisti coordinati da Marco Lameri, negli ultimi anni si è avuto un contenimento della riduzione dei prezzi degli immobili e un'alta velocità di messa sul mercato. Con il prolungamento fino a Vertova, le nuove superfici commerciali in gioco sarebbero più di 1 milione di metri quadrati e, se si considera pari al 5% il surplus aggiunto legato all'accessibilità, si raggiunge - stima lo studio da poco ultimato, 120 pagine consegnate a Teb - un valore puro di mercato di 70 milioni di euro.

Le anticipazioni

Lameri con Elisabetta Cattini e Diego De Ponte di Tram più hanno avuto modo di illustrare in sintesi i risultati dello studio di recente in Provincia, nell'ambito del Festival Città-Impresa. Tra i vantaggi, anche una «scos-

Il 4 dicembre un incontro pubblico per presentare i risultati dello studio

sa» alla popolazione residente: un territorio più servito in termini di trasporti si dimostra meno esposto allo spopolamento.

Inoltre, una rete strutturata di trasporti consente interventi di rigenerazione urbana, con la creazione di nuovi servizi all'interno di aree ad alta accessibilità. E i vantaggi per l'utente? Sulla base del patrimonio di informazioni riferiti all'esistente, lo studio ipotizza un risparmio, in media, del 35% sul tempo di percorrenza verso Bergamo, l'aeroporto e l'ospedale.

Un anno e mezzo dopo

Lo studio, costato 50 mila euro e finanziato dalla Comunità montana Valle Seriana per 35 mila, dalla Provincia per 5 mila e dal Comune di Vertova per altri 5 mila, ha visto coinvolti amministratori locali, associazioni territoriali e imprenditori che saranno presenti all'incontro del 4 dicembre. «La presentazione dello studio avviene a distanza di circa un anno e mezzo dal primo incontro pubblico e precisamente dal 20 aprile 2016 - spiega il presidente del Comitato, Riccardo Cagnoni - quando, sempre nella stessa sala, fu organizzato dal Comune di Vertova il primo incontro pubblico».

Da allora, il progetto che mira a portare il tram fino a Vertova ha tenuta salda la rotta: ultimato il progetto socio-economico, si



Le rotaie del tram delle valli: si valutano gli effetti del prolungamento della linea da Albino

va ora verso l'affidamento dell'incarico per la realizzazione dello studio di fattibilità. I fondi ci sono: dopo lo stanziamento da parte della Regione di 90 mila euro, la Provincia ha trovato i 40 mila euro per arrivare alla cifra di 130 mila euro necessari per sbloccare lo studio di fattibilità. «Appena ci confermano il tutto - annuncia il presidente di Teb,

Filippo Simonetti - partiamo». Il tempo di predisporre le procedure per il bando di gara in base al codice degli appalti - si parla di mesi - e si potrà dire di essere a metà dell'opera.

Un'opera finora stimata in 44 milioni di euro e per la quale il 10 novembre scorso il gruppo della Lega Nord in Senato con firmatari i senatori bergamaschi

Nunziante Consiglio (ex presidente di Teb), Giacomo Stucchi e Roberto Calderoli con i colleghi Jonny Crosio e Silvana Comaroli hanno presentato un emendamento alla legge di bilancio, chiedendo di mettere a bilancio 100 milioni di euro per il prolungamento della linea T1 da Albino a Vertova.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gualdi: gli scettici si ricrederanno Ma Valoti e Merelli fanno muro

C'è attesa, a Vertova, per l'incontro del 4 dicembre in cui verrà presentato lo studio sulle «esternalità» prodotte dal prolungamento della tramvia leggera da Albino a Vertova e che porta il titolo «Quali effetti sul territorio?». Una posizione chiaramente a favore del progetto che conferma l'entusiasmo dei favorevoli e, d'altra parte, rinfocola polemiche e provoca la reazione di quanti non condividono l'idea di portare il tram fino a Vertova.

A non avere dubbi sul progetto è il sindaco di Vertova, Luigi Gualdi: «Specie ora che lo studio dei tecnici ha confortato, dati alla mano, le nostre convinzioni. Sono certo che dopo che la relazione del gruppo di lavoro verrà fatta conoscere, anche chi ha dei dubbi o è contrario al progetto si ricrederà. Vertova ha l'ex sedime

che è stato preservato, aree per parcheggi più che sufficienti, come gli spazi dell'ex Domade, altre aree non utilizzate da recuperare. Le condizioni logistiche sono ottimali e siamo pronti per accogliere il treno».

Tra gli irriducibili oppositori del progetto c'è Giorgio Valoti, sindaco di Cene. «Il mio paese non è interessato direttamente alla questione, ma ci sono parecchie cose che, nel panorama presentato tutto positivo, mi lasciano perplesso, anzi scettico. Si tratta, a mio avviso, di un progetto aleatorio, il cui costo andrà oltre il previsto e la cui fattibilità è dubbia: ci sono tratti dove le difficoltà tecniche risultano quanto meno difficili da superare». Valoti parla del «mercato di Gazzaniga o quelli in corrispondenza della provinciale nei pressi dell'Olsa e al Portico».



Una veduta di Vertova, tappa ideale del prolungamento della tramvia

Difficoltà tecniche a parte, il primo cittadino di Cene si sofferma anche su un altro aspetto. «In passato - dice Valoti - si è anche parlato di sviluppo edilizio della valle, ma a me risulta che le norme regionali hanno ridotto le aree edificabili a zero e i piani regolatori non consentono consumo del territorio, ma semmai il riutilizzo dell'esistente. Quanto all'incremento dei passeggeri, va tenuto presente che il pendolarismo si sviluppa verso Bergamo e non in senso opposto. Mi vado sempre più convincendo che si tratta di una presa in giro».

Moderatamente scettico è anche Mattia Merelli, sindaco di Gazzaniga: «Vanno prese in esame anche le «esternalità» negative e risolvere i problemi che il ritorno del treno creerà anche sul tessuto urbano ma non a carico del Comune. La situazione dove insiste il sedime è molto cambiata nel tempo e il passaggio del treno nella sede ripristinata impedirebbe l'accesso alle abitazioni, ponendo problemi di indennizzo. Noi abbiamo manifestato le nostre perplessità ai tecnici che sono venuti a interpellarci - aggiunge - ma fino ad

oggi non sono state proposte soluzioni alle questioni che abbiamo sollevato. Il treno è una cosa utile e moderna e il Comune di Gazzaniga non è contrario a prescindere, ma non è detto che si debba fare a tutti i costi se non ci sono le condizioni opportune».

Clara Poli, sindaca di Fiorano al Serio non è ostile al progetto di prolungamento, ma vuole vederne chiaro e capire come verrebbero risolti i problemi del suo territorio: «Premesso che non ho niente contro il progresso e ben venga il treno anche a Fiorano, anzi fino a Clusone perché io guardo a tutta la valle e non solo al mio comune, mi devono però dare delle garanzie che il paese non verrà stravolto. Fiorano ha due industrie di un certo rilievo ancora attive: la falegnameria Imberti e il Feltrificio Cristini. Ambedue insistono in zone che il passaggio del treno invaderebbe con conseguenze letali per le due imprese. Ben venga il treno, ma non a scapito di attività che per il paese sono vitali, specie in un momento di crisi del lavoro».

F. I.