



# COSÌ UN NUOVO TRAM PUÒ AIUTARE A TRAINARE IL MERCATO IMMOBILIARE

LA REALIZZAZIONE DELLA TEB HA GENERATO  
ATTORNO AL PERCORSO DELLA LINEA TRANVIARIA  
UNA MAGGIOR TENUTA DEI VALORI PATRIMONIALI  
DETERMINANDO UN MAGGIOR INTERESSE VERSO  
LA TRASFORMAZIONE AREE DISMESSE



di Filippo Simonetti  
presidente di Teb

**L**a crisi che negli ultimi otto anni ha colpito il mercato immobiliare è assai diversa dai momenti di stasi che, all'incirca ogni decennio, hanno caratterizzato lo sviluppo edilizio italiano. La continua riduzione del valore patrimoniale, senza stabili segni di inversione, ci racconta di un segmento dell'economia italiana, su cui, con luci e ombre, è stato fondato lo sviluppo del nostro Paese dal dopoguerra fino a pochi anni fa, che ha bisogno urgente di un radicale ripensamento. In poco tempo ciò che prima era considerato ovvio, la solidità e dunque la vendibilità e la finanziabilità dell'investimento patrimoniale, è diventato precario e ad alto rischio. La ragione? Fenomeni da tempo noti, anche se per anni oscurati dalla ricchezza del settore. Fenomeni come l'inadeguatezza di gran parte del patrimonio, vecchio e malandato, che non è solo dovuta all'ormai nota inefficienza energetica, ma anche alla meno nota incoerenza tipologica con le mutate necessità o stili di vita; inadeguatezza

accentuata dalla diffusa labilità dei tessuti urbani, cresciuti perlopiù per addizioni incoerenti non correlate alla formazione di adeguati spazi pubblici e semipubblici, che si rivelano ora non adatti a supportare le pratiche sociali, cioè a costituire le scene entro le quali la vita di comunità, economica e sociale, è favorita. Il tutto entro una crescente tendenza alla smaterializzazione dei rapporti, dovuta al pieno avvio dell'era digitale. Quasi in contemporanea è poi scoccata l'ora in cui si sono definiti finalmente limiti, oggettivi e normativi, al consumo di nuovo suolo, bloccando di fatto quel semplice processo di addizione, basato sull'estrazione privata della rendita fondiaria, che è stato per decenni il motore principale del settore, generando sviluppo economico e immobiliare, ma anche sviamenti della vita politica ed economica, che spesso solo su questo si è basata. La rilevanza di questo rovesciamento è generale perché riguarda uno degli asset fondamentali su cui si regge il nostro Paese: la consistenza



VI ASPETTIAMO IN AGENZIA CON LA SERIETÀ E LA CORTESIA DI SEMPRE  
Studio Bergamo Uno di Caruso Gianluca

Bergamo - Via B. S. Caterina, 83 - Tel. 035.21.78.00

studiobergamouno@gmail.com - www.ethicasabergamo.it

Studio Carducci di Giuliano Fabrizio via Giovanbattista Moroni 241 - Bergamo - Tel 035.43.73.378 - mail: info@ethicasabergamocentro.it - www.ethicasabergamocentro.it

Studio Verdellino di Verzillo Michele & C. s.a.s. - Verdellino (BG) Via P. Amedeo, 9 - Tel. 035.48.20.653 - info@ethicasaverdellino.it - www.ethicasaverdellino.it

Studio Osio Sotto di Raffaele Giuseppe - Osio Sotto (BG) P.zza Agliardi, 14 - Tel. 035.88.19.91 - info@ethicasosio.it - www.ethicasosio.it

Linea T1  
Bergamo - Albino



Legenda

#### Linee di interscambio ATB - TEB:

- 1 Città Alta - Aeroporto - Seriate - Grassobbio - Scanzo - Albano S.A. - Torre de' Roveri
- 2 Don Orione - Ospedale - Cimitero - Clementina
- 5 Osio Sopra - Sabbio - Dalmine - Lallio - Treviolo - Campagnola - Torre Boldone - Ranica - Alzano Lombardo - Nese - Villa di Serio - Gorle - Pedrengo - Scanzo - Gavarno
- 7 Celadina - Valtesse - Ponteranica - Sorisole
- 8 Seriate - Loreto - Curno (solo festivi) - Mozzo (solo festivi) - Ponte S. Pietro - Briolo - Locate
- 26 Monte di Nese - Castello

#### Linee di interscambio SAB - TEB: Parcheggi di interscambio SOSTA NON A PAGAMENTO

- 8 Albino - Clusone - Bratto
- 80 Albino - Funivia - Perola
- 820 Lonno - Nembro - Gavarno
- 820d Albino - Casale
- 820d Albano (centro) - Viana - Nembro (centro) - Nembro (Saletti)
- 830d Alzano-Pradalunga-Albino Cene Crit-Gazzaniga
- P Bergamo Martinella 20 posti
- P Torre Boldone 22 posti
- P Ranica 52 posti
- P Alzano Centro 62 posti
- P Alzano Sopra 82 posti
- P Nembro Saletti 82 posti
- P Pradalunga 57 posti
- P Albino 155 posti

e diffusione del patrimonio privato come perno del risparmio e dello scarso indebitamento familiare, unico vero contraltare all'enormità del debito pubblico. Tutto ciò spiega chiaramente non solo il buon senso, ma anche l'urgenza di avviare politiche efficaci di rigenerazione dei tessuti urbani. Ed evidenziandone anche la complessità, spiega perché tale nuova fase stenti ad avviarsi. Condiviso dunque che la rigenerazione urbana non sia la semplice giustapposizione di un cappotto alle facciate, ma la riconfigurazione di intere aree, siano esse fabbriche dismesse o quartieri abitati, al fine sia di ricostruirne il valore patrimoniale sia di migliorarne la vita sociale, è chiaro come tale attività, ad alta complessità e dunque ad alto rischio, non possa avvenire solo entro il vecchio schema di gioco, acquisto - edifco - vendo, ma

RIGENERAZIONE URBANA SIGNIFICA  
RECONFIGURARE INTERE AREE.  
CON LA STABILITÀ DELL'ORIENTAMENTO  
E DELLE PROCEDURE PUBBLICHE

richiede invece la preventiva definizione di un quadro di supporto credibile che, garantendo la stabilità dell'orientamento e delle procedure pubbliche, unita a una fiscalità di vantaggio, nazionale ma anche locale e connessa alla costruzione di partenariati tra associazioni di categoria, operatori, credito e cittadini, permetta all'investimento privato, spesso di taglio medio o piccolo, di affidarsi a una progettualità non estemporanea ma dotata di reputazione pubblica, stabilità programmatica, ragionevolezza

degli obiettivi. Perché laddove la comunità sa fare sistema producendo risultati visibili, di qualità, caratterizzati da solidità, stabilità fisica ed efficienza, questa reputazione diviene catalizzatrice di possibili altri percorsi virtuosi. È il caso delle Tramvie Elettriche Bergamasche, dove l'investimento pubblico di circa 150 milioni di euro per la sua realizzazione e la stabilità del suo governo da parte del Comune di Bergamo, della Provincia e della Camera di Commercio, ha dapprima generato nell'intorno della linea una maggior tenuta dei valori patrimoniali locali, di un ordine complessivo di grandezza paragonabile all'investimento della tranvia stessa, ma soprattutto sta determinando ora la maggior appetibilità della trasformazione delle numerose aree abbandonate o sottoutilizzate lungo la linea, presupposto per la loro riqualificazione. Di fatto la tranvia, segno di un risultato efficace di coordinamento delle politiche pubbliche, ha potuto riverberare attorno a sé non solo l'evidente vantaggio della vicinanza alla sua funzionalità, ma anche la credibilità dei possibili processi di sviluppo che attorno a essa possono generarsi. Anche per questa ragione, se le amministrazioni locali interessate sapranno organizzarsi e coordinarsi, Teb potrà essere partner significativo anche di quei processi di rigenerazione urbana che paiono più difficili da attivare: la riqualificazione dei tessuti già abitati. Anche per queste ragioni Teb intende perseguire la sua missione statutaria di potenziamento e sviluppo del servizio, in accordo con i Comuni attraversati; perlomeno sviluppando la nuova linea T2 ed estendendo la linea T1, sia per migliorare e ammodernare il sistema del trasporto pubblico in provincia di Bergamo, sia per aiutare il territorio e la comunità a ritrovare la fiducia nelle proprie notevoli prospettive di sviluppo.