



**STUDIO DELLE ESTERNALITÀ GENERATE  
DALL'IPOTESI DI PROLUNGAMENTO DELLA LINEA  
TRAMVIARIA T1 DA ALBINO A VERTOVA**

**IL DIALOGO CON IL TERRITORIO  
GLI INCONTRI E LE INTERVISTE**

**15 novembre 2017**

**ALLEGATO**

**07<sub>b</sub>**

## Il dialogo con il Territorio

### 1 Premessa

Nel corso di elaborazione dello Studio, sono stati incontrati e intervistati (ascoltati) numerosi soggetti sia tra le Amministrazioni pubbliche sia tra Stakeholders coinvolti dal passaggio della Linea T1 e dal suo prolungamento.

I riscontri, le sollecitazioni e le preoccupazioni raccolte, oltre che importante elemento di comprensione dei bisogni e delle aspettative del territorio, sono stati fonte di stimolo e arricchimento per la redazione e l'orientamento dello Studio ma possono diventare un riferimento per la formazione di eventuali futuri approfondimenti disciplinari finalizzati a formare un *catalogo dei principi* necessari a determinare le condizioni entro le quali concretizzare i benefici possibili e mitigare gli effetti degli elementi di criticità.

Di seguito il riepilogo dei numerosi contributi raccolti attraverso questionari e attraverso incontri personali, ai quali sono state complessivamente dedicate intere giornate, esauriente nel limite concesso ad una sintesi.

### 2 Gli Amministratori delle Municipalità

L'esperienza della Tramvia è riconosciuta come un avvenimento di significato straordinario, un servizio considerato insostituibile dalle Comunità già attraversate.

Viene anche riconosciuta come occasione per generare positive ricadute sull'assetto del territorio e sulla ridefinizione urbanistica dei sistemi territoriali attraversati.

Una certa preoccupazione viene generalmente espressa in riferimento ad altre necessità finanziarie per lo sviluppo del territorio (non solo della valle) che non possono essere compromesse dall'investimento per la realizzazione del prolungamento; fra tutte la manutenzione e la valorizzazione del sistema viabilistico funzionale all'accessibilità dei territori di versante, lontani dall'asse tramviario e abitati da migliaia di persone.

E' stato da alcuni auspicato che il prolungamento possa spingersi fino a raggiungere il territorio di Colzate, considerato l'estremità dell'urbanizzato unitario che comprende i comuni di Gazzaniga, Fiorano al Serio, Vertova e, appunto, di Colzate. Quella di Colzate potrebbe così diventare una stazione di riferimento della Val Gandino.

*Da Gazzaniga a Colzate*

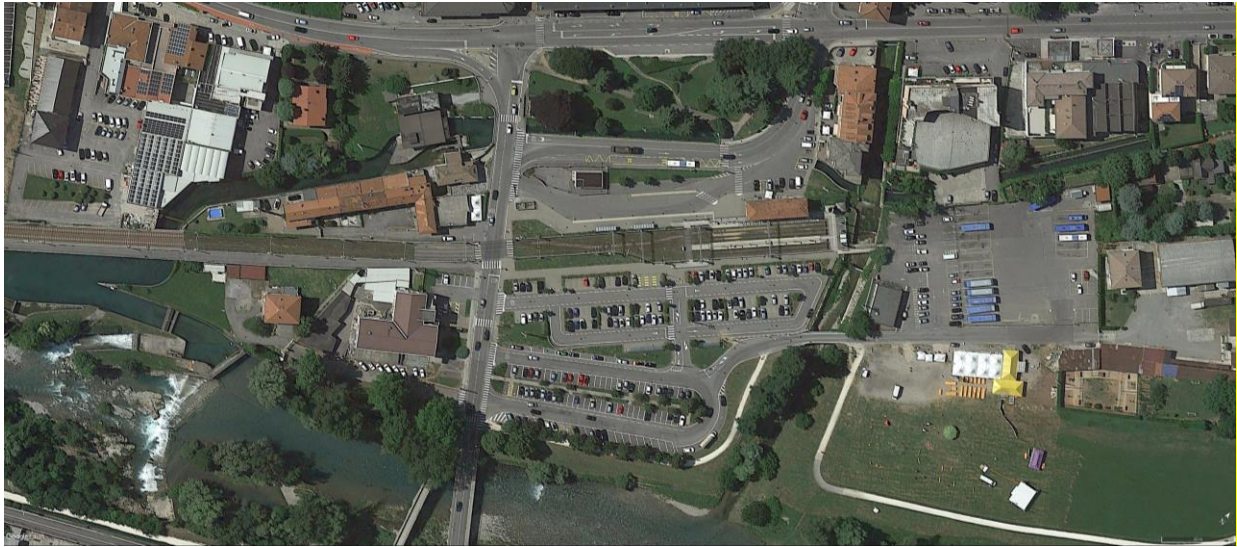
Viene da alcuni affermata la necessità di un governo condiviso del territorio della valle, come strumento d'impulso allo sviluppo di potenzialità poco riconosciute e che la Tramvia potrebbe stimolare.

Il risveglio dell'attenzione rispetto alla possibilità di realizzare la prima tratta della T2 della valle Brembana viene riconosciuto anche come conseguenza della consapevolezza dei vantaggi generati dalla T1. Inizia a farsi strada la consapevolezza del fatto che le due linee potrebbero costituire parti di un unico sistema, a reciproco beneficio.

Sempre in riferimento ai temi di carattere territoriale, viene richiamata l'attenzione sull'importanza dei bacini d'utenza dei versanti, in particolare di quello delle cosiddette "Cinque Terre della val Gandino", un tempo polo attrattivo nel settore industriale per l'assorbimento di mano d'opera e oggi area di deflusso della popolazione. Per questo si ritiene auspicabile un servizio di trasporto 'circolare' e 'bidirezionale' a servizio dei cinque comuni. Analoga soluzione potrebbe risolvere i problemi di accesso alla Tramvia di altri contesti prossimi alla linea tramviaria.

## 2.1 Albino

Il prolungamento della Tramvia, con la conseguente flessione dell'interesse della Stazione di Albino come capolinea, diventa occasione per un ripensamento delle aree gravitanti intorno alla fermata, che hanno nel tempo manifestato alcuni problemi di funzionalità e di capacità di manifestarsi come luogo di relazione. I parcheggi di superficie hanno consumato suolo e si è dovuto provvedere a un ampliamento. La stazione non è stata adeguata al ruolo di "capolinea" rimanendo di fatto, semplicemente, una fermata: l'ultima, con i relativi problemi di carico e di accessibilità.



La stazione di Albino

Questo difetto di pianificazione degli interventi ha probabilmente limitato gli effetti positivi che la presenza della stazione avrebbe potuto indurre sul territorio e che si auspica di poter recuperare approfittando del prolungamento:

- ridisegno degli spazi aperti in funzione di una relazione chiara e praticabile con il centro storico;
- recupero delle trame dei percorsi pedonali;
- miglioramento della qualità dell'ambiente urbano.

Sul fronte delle opportunità generate in generale dalla Tramvia e dal suo prolungamento diventano oggetto di attenzione particolare alcune parti del territorio ritenute strategiche: l'area dismessa ex Honegger, l'attuale stazione con l'adiacente centro storico e la zona nord/est che comprende le frazioni di Desenzano e Comenduno.

#### Ex Honegger

L'area dismessa è in posizione strategica, forse più interessante di quella dell'attuale stazione, su un nodo di connessione diretta (mobilità/intermodalità) con la strada provinciale.

Potrebbe diventare una nuova "porta urbana" di Albino, un funzionale polo di interscambio che sottragga alla zona centrale dell'attuale stazione il ruolo di interscambio, che determina il peso del traffico proveniente dai bacini esterni che rende problematici gli interventi di riqualificazione del centro.

Ma anche, la presenza di una fermata in prossimità dell'area ex Honegger, aumenterebbe l'appetibilità dell'area e renderebbe possibili interventi remunerativi di riqualificazione e destinazioni d'uso attrattive, funzionali ad una riorganizzazione del territorio di Albino all'interno del contesto della valle: polo intermodale con arrivo/partenza di una nuova funivia per Selvino, sede del nuovo polo scolastico I.S.I.S. Romero (attualmente in posizione difficile e poco servita, distante dalle principali linee di comunicazione e trasporto).





Albino la fabbrica ex Honegger

#### Stazione/Centro

La presenza della fermata e la perdita del ruolo di capolinea potrebbe rendere disponibili alcune superfici alla riorganizzazione degli spazi contermini per il miglioramento delle connessioni con il centro, con le aree dedicate al tempo libero (zona fluviale, parco di Prato Alto, Ciclovía della valle Seriana) e con l'area dello stabilimento dell'ex Italcementi sull'opposto versante vallivo.

La fermata potrebbe così recuperare un ruolo urbano che, sia per l'incidenza dei flussi, sia per un difetto originario di programmazione o di consapevolezza, non si è sinora generato.

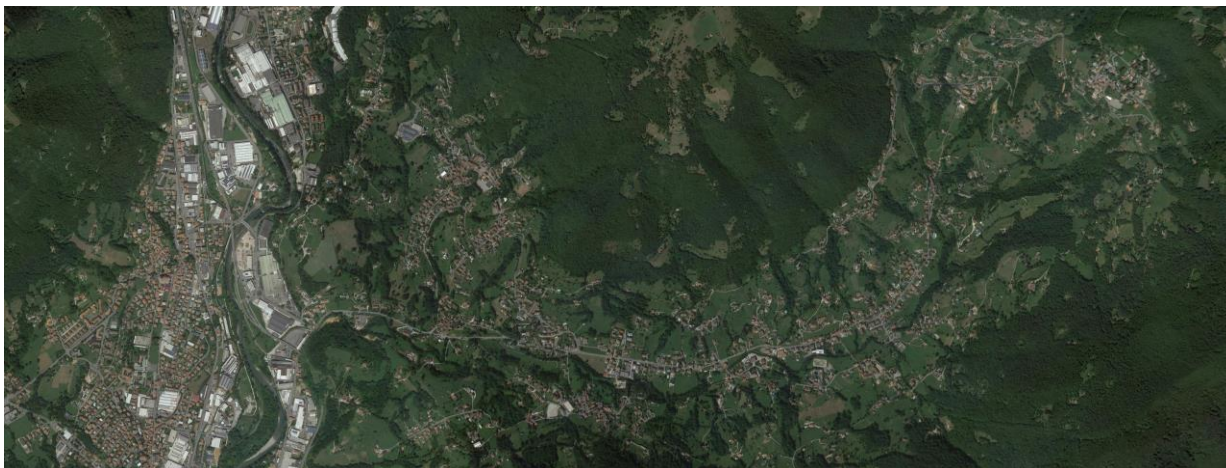


Il capolinea di Albino



### Desenzano/Comenduno e valle del Lujo

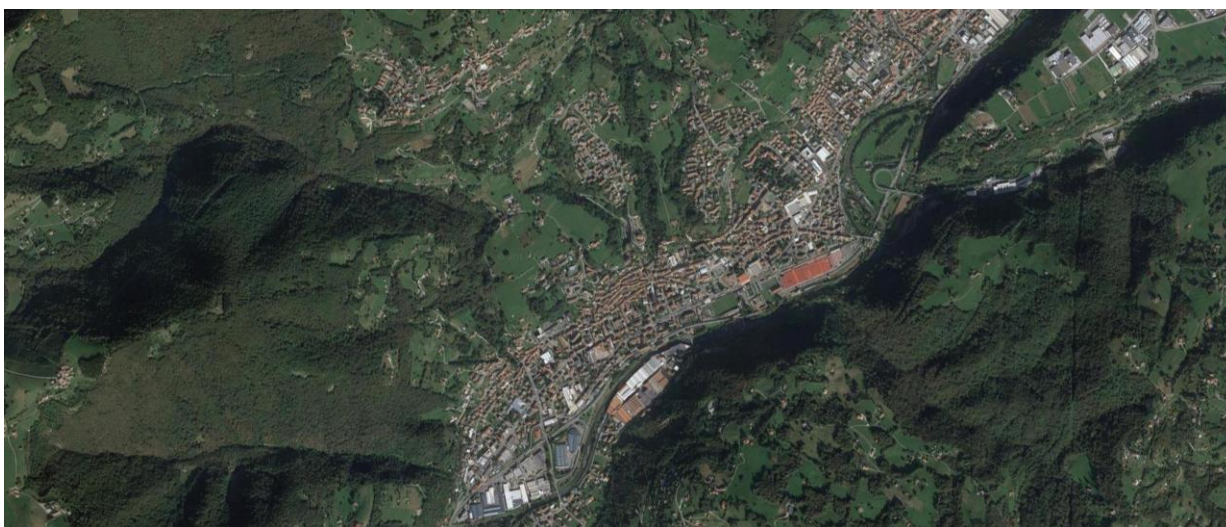
In riferimento alla nuova tratta si rileva come indispensabile una nuova fermata per raccogliere e servire sia la vasta area insediativa residenziale di Desenzano e Comenduno sia il bacino che comprende le frazioni della valle del Lujo, abitato da 5.000 persone. Il sistema si gioverebbe del nuovo ponte sul fiume serio, recentemente costruito nella parte nord-est della cittadina.



La Valle del Lujo

## 2.2 Gazzaniga

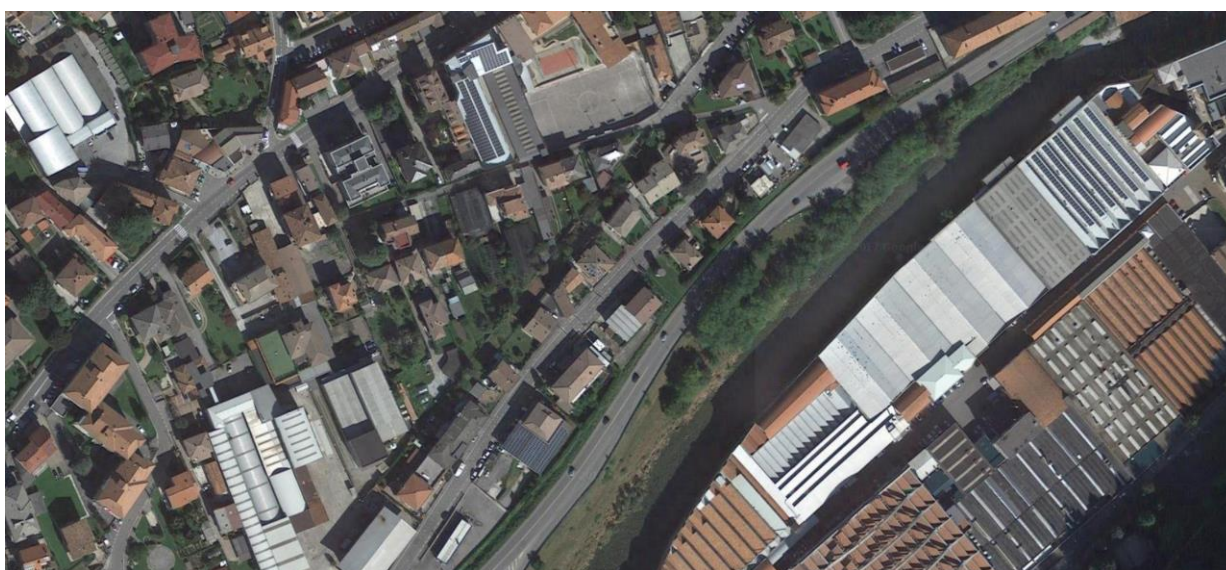
Pur nella consapevolezza del valore dell'infrastruttura e delle possibilità che può generare sul territorio e pur consapevoli che i canali di finanziamento sono diversi da quelli ordinari viene richiamata l'attenzione sulle necessità del territorio (manutenzione della viabilità...), anche in virtù della presenza di due frazioni (Masserini e Orezzo) che ospitano 1.700 abitanti su un totale di 5.000, 900 dei quali a distanza di oltre 4 km dal centro. Si auspica quindi che il finanziamento dell'infrastruttura non sottragga risorse al mantenimento dei servizi viabilistici.



Il territorio tra Gazzaniga e Fiorano

Il Comune di Gazzaniga, nonostante i poco più di 5.000 abitanti, si configura come una cittadina ricca di rilevanze che attirano persone, addetti e utenti: Istituto tecnico, due case di riposo (una per suore con circa 90 presenze), il mercato rionale più importante della valle, l'interscambio gomma/ferro, l'ex ospedale (ora Centro Alzheimer) che, tutti insieme, generano una vitalità singolare e una necessità di parcheggi importante, che il sistema esistente fatica a soddisfare e che si auspica non venga aggravata dall'ulteriore bisogno indotto dalle fermate del servizio tramviario.

Tutto il sistema degli spazi dell'ex ferrovia è stato nel tempo utilizzato: parcheggi, viabilità, collegamenti pedonali (per esempio fra Scuola Materna e Oratorio), orti... ed è quindi diventato un importante spazio funzionale e di relazione.



Gazzaniga il passaggio della tramvia

Si ritiene pertanto che l'attenzione alle situazioni di dettaglio, anche con soluzioni coraggiose e innovative finanziate contemporaneamente all'infrastruttura, siano condizione essenziale per concretizzare i benefici che la Tramvia è in grado di restituire al territorio e perché la Tramvia non sia vissuta, in un territorio fortemente urbanizzato come quello di Gazzaniga, come elemento di frattura ma come una potenzialità. Per questo è importante che insieme alla Tramvia siano realizzati tutti i necessari interventi di mitigazione, che sia valutata con attenzione la posizione e la quantità delle fermate in relazione alla densità dei residenti lungo l'asta, anche prevedendone più d'una, e che sia ricucito il sistema della mobilità lenta intorno all'asse della Tramvia.

Esiste un tessuto di aziende (Pezzoli, Elmas, CFT tessile, Fattorini) che ha resistito alla crisi e che può beneficiare del passaggio della Tramvia. Anche in prossimità delle aziende la progettazione dell'infrastruttura dovrà però essere attenta alle esigenze di organizzazione aziendale.



### 2.3 Fiorano al Serio

La brevità e la densità del territorio di Fiorano al Serio e la funzione dell'asse viario che ha occupato il sedime dell'ex ferrovia (4 milioni di veicoli all'anno) rendono rilevante la preoccupazione per il passaggio della Tramvia, alla quale si riconosce il ruolo di significativo servizio di trasporto per lo sviluppo della Valle.

Si chiede grande attenzione nella progettazione, per mitigare gli impatti sulla mobilità veicolare sia interna sia di passaggio e perché venga verificata con attenzione la necessità di parcheggi d'interscambio, qualora necessari per l'attrattiva esercitata rispetto al bacino d'utenza della Val Gandino.

In virtù delle opportunità che la Tramvia genererebbe per la riqualificazione dell'area dismessa ex Texival, si chiede di valutare tracciati alternativi che si avvicinino o attraversino l'area stessa.



Fiorano al Serio Ex Texival

### 2.4 Cene

Pur richiamando l'attenzione ad altri necessari investimenti, sia nei territori della Valle sia nell'intera Provincia, si conferma l'aspettativa della popolazione di Cene per il nuovo servizio tramviario. Gli spostamenti dei residenti di Cene con i mezzi pubblici all'interno del sistema della Valle e gli spostamenti da e per la Città di Bergamo sono problematici: l'avvio della linea Bergamo Albino, con la sostituzione quasi integrale delle modalità (da gomma a ferro) ha accresciuto le difficoltà, costringendo spesso al cambio di mezzo ad Albino.

### 2.5 Vertova

Si conferma l'importanza e il ruolo di promotore di sviluppo e rigenerazione della Tramvia.

Il tracciato storico della ferrovia lambisce l'abitato centrale di Vertova toccando i principali edifici pubblici, Oratorio, Comune, Cine-teatro, ecc. La vecchia stazione è ancora presente e ben conservata. La collocazione "baricentrica" di Vertova rispetto alla Valle Seriana potrebbe far diventare la stazione il punto d'approdo strategico per la Val Gandino.



Analogamente viene riconosciuto il ruolo strategico che la Tramvia potrebbe avere nello sviluppo di una rete di turismo diffuso e nel diminuire i carichi di traffico veicolare generato. A questo proposito viene manifestato il problema dell'accoglienza dei veicoli dei flussi diretti in Val Vertova, che potrebbe essere mitigato dall'esistenza della Tramvia e da sistemi integrati e diffusi di bike-sharing, anche in sinergia con i sistemi della Città di Bergamo.



Vertova: la stazione

## 2.6 Colzate

Viene confermata, insieme alla delusione per il fatto che poche centinaia di metri in più avrebbero consentito di servire adeguatamente anche l'abitato di Colzate, una significativa aspettativa della popolazione di Colzate, per la quale lo spostamento con i mezzi pubblici all'interno del sistema della Valle e gli spostamenti da e per la Città di Bergamo sono complessi, anche per la necessità di utilizzare due mezzi (gomma e ferro).

## 2.7 Le cinque Terre della Val Gandino

Il tracciato della Tramvia non interessa direttamente i territori dei cinque comuni; ciò nonostante la Tramvia è considerata una risorsa importante, soprattutto come possibile leva per la creazione/implementazione di un sistema di trasporto pubblico a servizio della Val Gandino. Il servizio pubblico attuale è insufficiente (addirittura assente nelle giornate festive).

L'aspettativa più rilevante è riferita quindi alla compresenza di un sistema di parcheggi di interscambio (Vertova-Gazzaniga) e di un efficiente servizio di trasporto pubblico dedicato alle "cinque terre", che insieme consentano facile accesso al servizio Tramviario.

La Val Gandino, anche in virtù di importanti e innovativi sforzi di governo e di gestione condivisa delle risorse, sta migliorando sensibilmente l'attrattività turistica. L'interesse per l'infrastruttura tramviaria è quindi anche legato alle ulteriori possibilità di sviluppo turistico in una dimensione di rete.

A fronte della distanza del nuovo capolinea dal capoluogo, si suggerisce la possibilità di prevedere corse dirette o a ridotto numero di fermate, per diminuire in fasce orarie dedicate i tempi di percorrenza.

## 2.8. Altri Comuni

Sollecitazioni sono state formulate anche da Amministrazioni non direttamente interessate dal passaggio del prolungamento, perché già servite o perché parte di territori contermini.

Viene rilevata una potenzialità dell'infrastruttura per la generazione di interazioni e sinergie fra diversi servizi distribuiti territorialmente (scuole, luoghi d'incontro e per il tempo libero, spazi per giovani, strutture alberghiere, B&B, centri commerciali...) in virtù delle migliori possibilità di spostamento. Viene anche sollecitata un'integrazione decisa con altre modalità di trasporto, che restano prioritarie in funzione della residenzialità (gli abitati di versante e delle valli laterali di Albino) e delle potenzialità turistiche dei territori contermini (Selvino).

La Tramvia viene generalmente riconosciuta come elemento capace di aumentare potenzialità e appetibilità delle aree dismesse.

Dal punto di vista del turismo gravitante nel bacino di riferimento (comune di Selvino) vengono messe in evidenza le potenzialità di sviluppo conseguenti il miglior livello di accessibilità, che potrebbe determinare anche una riduzione del traffico veicolare e ad una più facile percorrenza della viabilità d'accesso, con vantaggi importanti anche per la residenza.

Importante la costruzione di una rete fra territori di versante e altopiano di Selvino e la riqualificazione e promozione della funivia Albino-Selvino.

## 3 Rappresentanti di Enti e Organizzazioni socio-sanitarie e del mondo delle Cooperative sociali, Istituti scolastici

Al fine di allargare ad un più ampio bacino, oltre a quello dell'incontro diretto, la raccolta di dati e informazioni, è stato distribuito (Enti territoriali, Istituti scolastici, Organizzazioni Socio-sanitarie, mondo cooperativo...) un questionario teso a verificare l'interesse e il riconoscimento di potenzialità o criticità riferite al sistema tramviario in generale e al suo prolungamento fino a Vertova.

In riferimento a possibili sinergie, criticità e ad altri aspetti ritenuti significativi è stato rilevato quanto segue.

### Sinergie con l'infrastruttura

Miglioramento della mobilità per classi deboli, in particolare anziani bisognosi di cure e miglior efficienza dei servizi distribuiti sul territorio, anche con conseguenze positive sulle performance finanziarie conseguenti un allargamento dell'utenza servita.

### Altri aspetti significativi

Possibilità d'uso del servizio per i dipendenti, in particolare per le strutture con un numero elevato di addetti e conseguente miglioramento delle condizioni di traffico.

La media dei giudizi di priorità (dove 1 è il valore più alto e 5 quello marginale) degli Enti coinvolti in riferimento agli ambiti di valorizzazione proposti è sintetizzata nella tabella che segue.

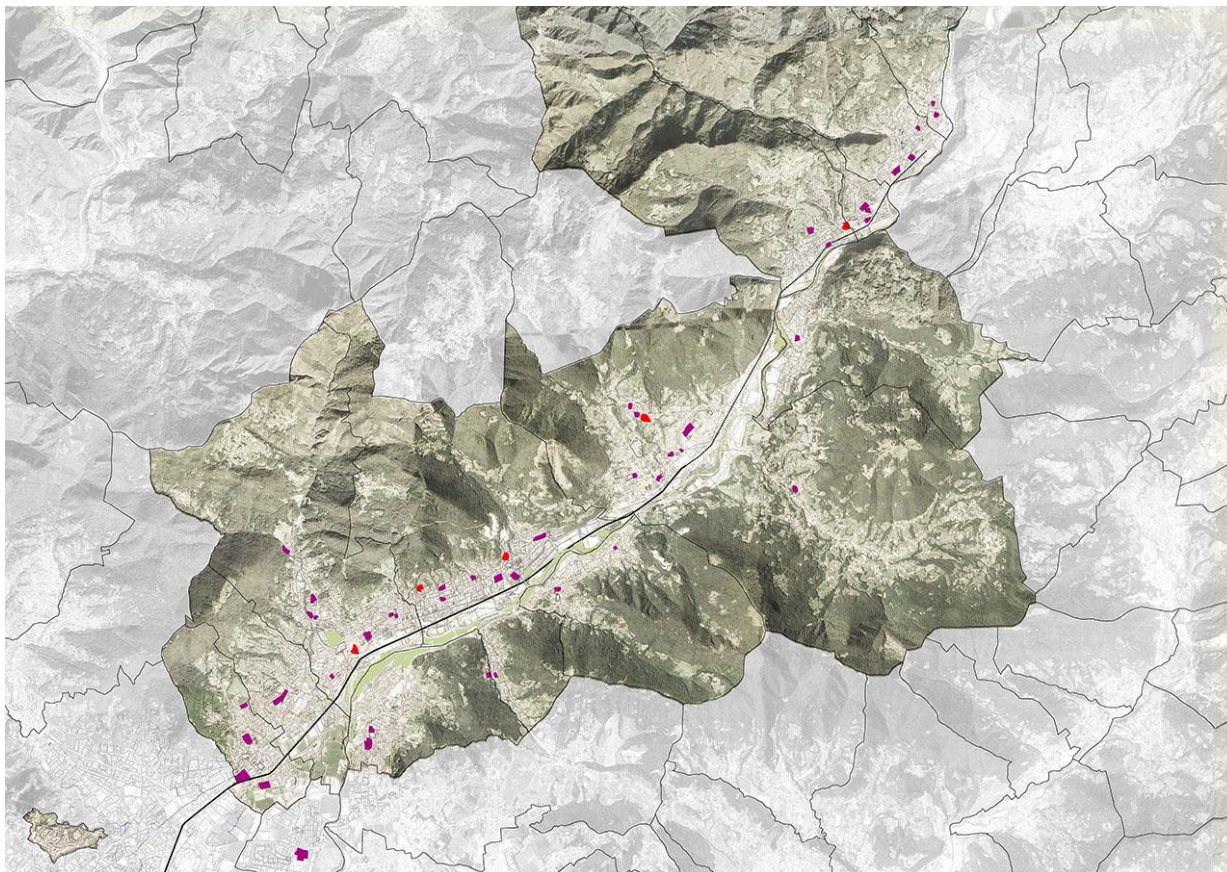
	AMBITO DI VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO	PRIORITÀ (da 1 a 5) (media)
1	Mobilità	2,6
2	Sviluppo patrimoniale	3
3	Sviluppo dei servizi ai cittadini	2
4	Rigenerazione urbana	2
5	Turismo	2,5
6	Altro	

In riferimento ai singoli ambiti sono state manifestate sinteticamente le considerazioni di seguito riportate brevemente.

- 1 *Mobilità*  
Migliore velocità nei trasferimenti e miglior connessione degli elementi di rete territoriale.
- 2 *Sviluppo patrimoniale*  
La crescita della qualità dei servizi offerti può determinare un miglioramento del valore patrimoniale. Altrettanto, il miglioramento della qualità urbana, ritenuto un elemento di valutazione più interessante rispetto alla valutazione del semplice valore patrimoniale, potrà comunque indurre un incremento del valore patrimoniale.
- 3 *Sviluppo dei servizi ai cittadini*  
La facilità degli spostamenti lungo l'asse tramviario (miglior accessibilità) potrà incentivare l'utilizzo del sistema diffuso di servizi. Difficilmente valutabile l'eventualità di uno sviluppo, si ritiene comunque che la Tramvia possa essere elemento significativo per il mantenimento degli attuali livelli di qualità e quantità di servizi.
- 4 *Rigenerazione urbana*  
Nella sua accezione complessa gioveranno molteplici fenomeni indotti: diminuzione del traffico, maggiore efficienza del trasporto, diminuzione delle emissioni in atmosfera.... Significativo potrà anche essere l'effetto sulla semplice 'cura' dei luoghi, oltre che sulle possibilità di riconversione.
- 5 *Turismo*  
Il tema è di notevole interesse, anche in virtù della consistente quota di reddito prodotto dal sistema del turismo. Migliori e più veloci collegamenti costituiscono la base per la costruzione di una rete che incentivi l'utilizzo delle molteplici risorse della Valle, anche a scopo didattico.
- 6 *Altro (qualità degli spazi urbani)*  
Il passaggio della Tramvia ha promosso la realizzazione di interventi di qualità. È probabile che il prolungamento determini analoghe conseguenze anche nelle nuove aree servite.
- 7 *Altro (Crescita demografica)*  
Il miglioramento generale delle condizioni di vita potrebbe contribuire a frenare lo spopolamento della valle e a invertire il fenomeno della riduzione del tasso di natalità.



### Istituti scolastici



Mappa della localizzazione degli istituti d'istruzione superiore e inferiore

Gli istituti scolastici si attendono dal servizio tramviario un miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza rispetto alle consuete forme di trasporto e un miglioramento della puntualità (studenti, docenti e personale); auspicano l'introduzione di convenzioni tariffarie compatibili con le condizioni socio-economiche dell'utenza e un'organizzazione oraria dei servizi compatibile con gli orari scolastici.

Ritenuta importante, per gli Istituti non adiacenti l'asse tramviario, l'istituzione di forme di collegamento fra Tramvia e Sede degli Istituti.

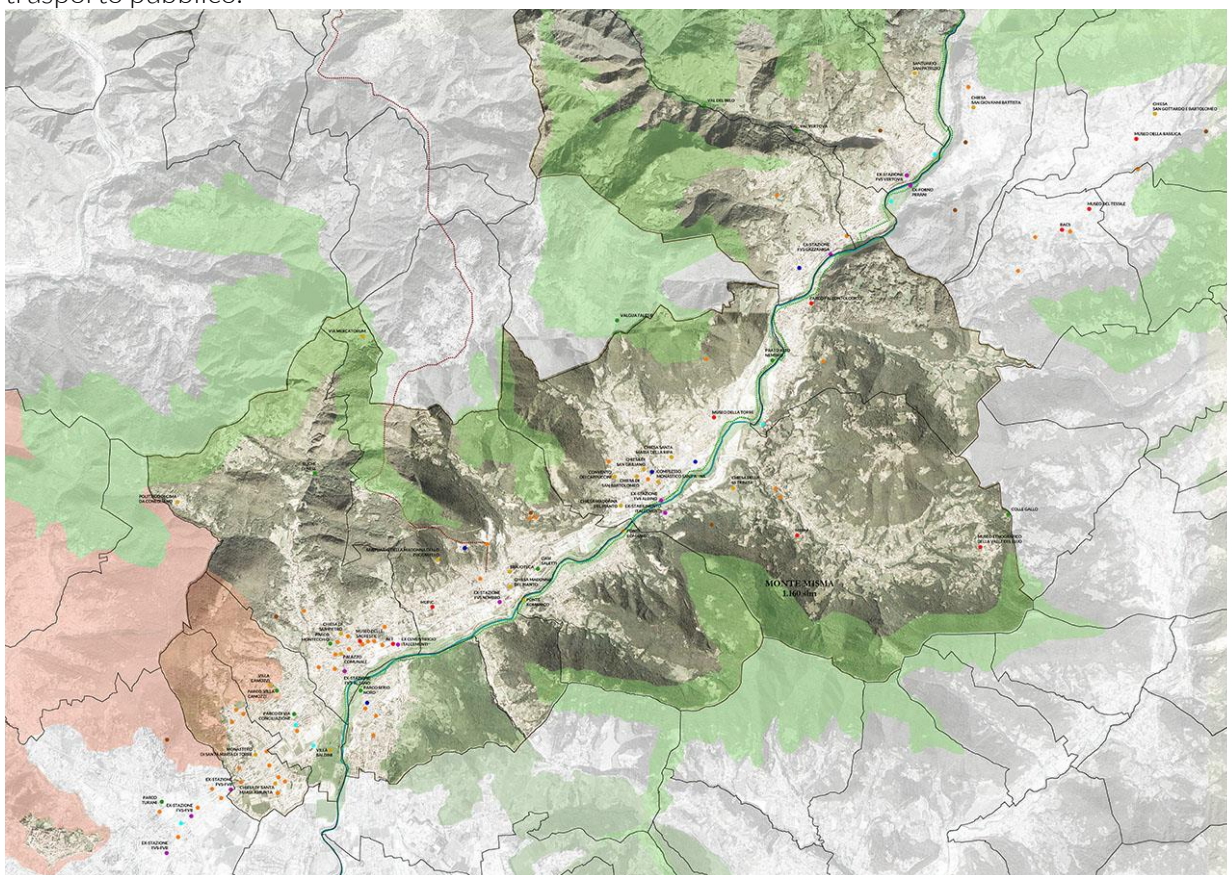
Più in generale vengono elencati, come possibili benefici del trasporto tramviario, soprattutto in relazione diretta al servizio scolastico erogato:

- puntualità;
- riduzione del traffico veicolare nelle fasce orarie critiche;
- miglior qualità della vita degli utenti;
- positivi risvolti ecologici/ambientali.



#### 4 Le organizzazioni di promozione turistica del territorio

Viene generalmente riconosciuta alla Tramvia l'importanza di rappresentare un'occasione di sviluppo che prefigura nuove possibilità di fruizione del territorio. Tutti o quasi i piani e i programmi turisticamente evoluti si strutturano infatti con una dorsale di trasposto su ferro (tramviaria o ferroviaria); esempi significativi il caso della val di Sole, con la linea Trento-Malé-Mezzana, e le stesse località turistiche liguri (fra tutte le Cinque Terre), inanellate lungo la linea ferroviaria che ne consente il godimento ad un turismo anche internazionale organizzato esclusivamente attraverso sistemi di trasporto pubblico.



Mappa dei luoghi di interesse turistico

Pur nella consapevolezza dell'improbabile sostenibilità finanziaria, nella prospettiva di un ruolo turistico dell'infrastruttura è comunque tema d'interesse un futuro prolungamento fino a Clusone. Il prolungamento Albino Vertova potrebbe essere l'elemento che rinnova e promuove una visione d'insieme del territorio che ricomprenda in una logica "di bacino" le vaste aree limitrofe, che restano comunque poco servite e che meritano attenzione in riferimento ad esigenze di mobilità "interna", anche in virtù delle nuove possibilità che il prolungamento sarà capace di garantire.

Una modalità facile e sicura nei tempi di percorrenza per i trasferimenti Aeroporto - Città di Bergamo - valle Seriana, dovrebbe essere sostenuta da sistemi integrati circolari (navette) al servizio di quelle realtà territoriali geograficamente aderenti alla dorsale infrastrutturale, ma di fatto isolate per carenza del servizio di trasporto pubblico.

Il prolungamento della Tramvia e il ruolo che TEB può assumere come Ente di promozione e sviluppo del territorio potrebbe generare sinergie capaci di sostenere un ripensamento dell'intero sistema del trasporto pubblico in ambito locale della valle Seriana.

## 5 I rappresentanti dell'imprenditoria

### La tratta esistente

La tramvia, nel tratto esistente Bergamo-Albino, ha generato positivi impatti contribuendo, insieme alla nuova Seriate-Nembro-Cene, a migliorare la viabilità della valle. Ciò nonostante la situazione resta critica, soprattutto in determinate fasce orarie (fasce del pendolarismo lavorativo -mattino e sera-) e in particolari periodi (flussi turistici -venerdì sera/domenica sera-).

Significativo l'impatto positivo per la riduzione della marginalità della Valle Seriana e positiva la ricaduta per lo sviluppo turistico, anche in sinergia con la ciclabile della Valle Seriana.

Rilevante la valenza positiva in termini economici ed ecologici.

Molto apprezzata la frequenza di esercizio e la certezza dei tempi di spostamento, che potrebbero essere migliorati nelle ore di punta con viaggi a fermate limitate.

### Il prolungamento

Rispetto al prolungamento viene espresso unanime giudizio positivo in merito alle possibilità di ripetizione e amplificazione dei benefici già ottenuti dalla tratta esistente.

I processi che si stanno sviluppando prefigurano una metropolizzazione dell'area di Bergamo e dintorni. In valle Seriana il fenomeno interessa il territorio fino ad Albino, probabilmente anche in virtù degli scambi e dei servizi di trasporto esistenti.

Il prolungamento della T1 fino a Vertova (da valutare la possibilità di raggiungere Colzate) potrebbe cambiare il ruolo del territorio compreso fra Albino e Vertova nei rapporti con la Città, migliorare assetti e processi interni al sistema della valle e generare vantaggi di struttura territoriale; meno probabile, per la distanza dal "centro" Bergamo, ma certo non impossibile, un maggior coinvolgimento dei territori interessati dal prolungamento nel processo di metropolizzazione.

La T1 ha oggi, e avrà ancor più in funzione del suo prolungamento, un ruolo positivo per il traffico, anche se persiste il problema dei parcheggi di interscambio, che potrebbe essere lenito proprio dall'ipotesi del prolungamento.

La riduzione del traffico sostenuta dalla presenza della Tramvia, ancor più nel caso di un suo prolungamento, è considerata positivamente anche in virtù della migliore facilità del trasporto su gomma a servizio della produzione. Scarso purtroppo il ruolo del ferro sul trasporto di merci nella valle: la mancanza di un significativo polo produttivo e di strutture di supporto logistico incidono a livello di scala e il trasporto misto ferro-gomma originerebbe complicazioni poco sostenibili.

La linea T1, oltre a giocare un ruolo significativo per la residenza, può determinare una migliore facilità negli spostamenti della mano d'opera e degli addetti.

Interessante il ruolo della T1 e del suo prolungamento per lo sviluppo turistico, da promuovere e organizzare con forme di mobilità alternative.

Fondamentale invece il ruolo della Tramvia sul potenziale di rigenerazione urbana e di sviluppo di aree dismesse, come stimolo alla realizzazione di interventi a destinazione polivalente nei quali sia possibile proporre spazi per la produzione.

Al fine di un più radicale utilizzo del mezzo tramviario, anche in virtù del suo prolungamento, potrebbero essere intraprese azioni di sensibilizzazione e promozione che veicolino vantaggi e



performance del sistema (puntualità, sostenibilità ambientale, sicurezza....) e potrebbe essere migliorata la ricettività dei più importanti parcheggi di attestamento e interscambio.

## 6 Gli operatori del mercato immobiliare

L'esperienza pluriennale lungo il tratto esistente ha dimostrato che la presenza della Tramvia facilita e velocizza le vendite immobiliari del patrimonio residenziale. Quindi, all'eventuale incremento di valore rispetto ad aree non servite deve essere affiancato, come elemento del giudizio del vantaggio indotto, quello della commerciabilità e della facilità di vendita degli immobili situati a distanze ridotte dalle fermate della Tramvia.

Alcune significative esperienze (Ex Italcementi e Nassyria ad Albino, Saletti a Nembro, Ex OTE a Bergamo, sistema delle ciclovie....), anche in territorio di Bergamo, confermano gli influssi positivi derivanti dalla presenza delle stazioni della Tramvia, anche in zone già servite da altri sistemi di servizio pubblico. Il confronto fra le performance delle vendite di analoghi interventi in zone 'servite' o 'non servite' dalla Tramvia conferma la preferenza del mercato per le abitazioni servite dal sistema tramviario, tanto che, anche in momenti di crisi e di fatica nelle vendite, gli interventi lungo l'asse tramviario hanno continuato a dimostrare performance di vendita soddisfacenti.

La stessa facilità di collocazione riguarda il mercato degli affitti per il quale l'effetto della presenza della Tramvia (qualità del servizio) è ancora più rilevante, passando in secondo piano altri elementi di giudizio (qualità, vetustà....).

Altra positiva conseguenza della presenza della Tramvia la modifica che la stessa induce sulle abitudini di vita delle persone in riferimento alla presenza del servizio e in riferimento alla presenza di fasce deboli, che è elemento d'attenzione per la scelta di abitazioni servite (bambini, anziani...); un esempio significativo la riduzione del numero di automobili per famiglia e la riduzione della necessità e delle richieste di posti auto o autorimesse.

Analogamente la Tramvia migliora la capacità attrattiva e la vendibilità di immobili e attività commerciali ai piedi degli edifici.

Diverso il mercato degli uffici, in crisi per ragioni congiunturali, e per il quale è difficile descrivere un'analogia evidenza del vantaggio derivante dalla presenza della Tramvia, anche se non mancano richieste (da parte aziende di dimensioni significative) di immobili in aree servite dalla Tramvia, per una rilocalizzazione delle attività in aree di facile accessibilità, sia per gli utenti sia per i dipendenti.

Altri aspetti significativi il miglioramento del potenziale di rinnovamento e riqualificazione delle ampie aree degradate o dismesse che si distribuiscono lungo il tracciato e in prossimità delle fermate e gli effetti che la Tramvia potrà manifestare sul sistema del turismo della Valle, pur nella difficoltà che il sistema sta dimostrando di offrirsi e promuoversi come risorsa unitaria.

Da ultimo si rileva che gli effetti positivi sul mercato immobiliare non riguarderanno solo il tratto del prolungamento ma che, proprio in virtù del potenziale del servizio nel determinare equilibri diversi fra sistemi territoriali, riguarderanno anche il tratto esistente, che beneficerà di nuove e diverse relazioni con i territori della Valle.