

Città

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

Una rete ferroviaria che risale a 132 anni fa

Non solo la direttrice verso est: la Bergamo-Lecce è datata 1863, la Bergamo-Carnate 1889: la nostra rete ferroviaria era già pronta 132 anni fa.



Il rendering della futura stazione dell'aeroporto di Orio al Serio

La storia

Quel doppio binario tolto nel 1919

Già nel 1840 gli austriaci avevano pensato di costruire una ferrovia da Milano a Venezia attraverso la Bassa, tagliando fuori Bergamo e assicurando comunque un collegamento con Treviglio. Mapare che all'epoca ci sia stata un'autentica levata di scudi da parte dei bergamaschi, e così nel 1854 viene inaugurata la Bergamo-Rovato e tre anni dopo la Treviglio-Bergamo, tutte a doppio binario. La svolta ha una data precisa, 1878, data del raddoppio della Treviglio-Rovato via Chiari: fino all'anno precedente il ministro dei Lavori pubblici era Giuseppe Zanardelli, bresciano doc. Quasi certo che dietro il declassamento della linea bergamasca ci sia il suo zampino, anche se il doppio binario da Treviglio a Rovato via Bergamo viene rimosso solo nel 1919, 16 anni dopo la sua morte.

«Treno per Orio e Ponte-Montello La svolta per mobilità e territorio»

L'intervista. Giovanni Sanga, presidente Sacbo: 500 milioni d'investimento sulle ferrovie «Sono il primo pezzo di una nuova fase: rivisitazione del sistema e stop all'isolamento»

DINO NIKPALJ

«Sono quasi 500 milioni d'investimento sulle ferrovie bergamasche. Io non so se il nostro territorio abbia mai visto una cosa del genere». E ancora, un commissario unico (Vera Fiorani, amministratore delegato di Rfi) sia per la tratta Bergamo-Orio che per il raddoppio della Ponte-San Pietro-Montello: «Perché è questa la chiave, sono tutte insieme: il primo pezzo di una nuova fase per le ferrovie bergamasche, una rivisitazione del sistema» commenta Giovanni Sanga, presidente Sacbo (la società che gestisce l'aeroporto di Orio al Serio) e già deputato Pd.

«Sono temi che ho seguito in prima persona nella mia esperienza parlamentare e anche dopo: sono ben contento che arrivino insieme a compimento. Qui non si tratta di realizzare due binari in direzione aeroporto, ma un sistema che pone le basi per ulteriori sviluppi».

Domanda: ma lei parla da presidente Sacbo o da politico?

«Entrambe le cose, del resto sono stato parlamentare per tanti anni e fino a poche settimane fa: chiaro che come aeroporto siamo interessati al collegamento, ma come politico mi sono occupato appunto per anni di questi temi. Già con la "cura del ferro" dell'allora mi-



Giovanni Sanga

nistro alle Infrastrutture Graziano Delrio avevamo iniziato un percorso che ora sta compiendo passi importanti e soprattutto concreti nella definizione del sistema».

Spieghiamo il concetto di sistema?

«Presto detto: quello bergamasco paga ancora le scelte a cavallo tra '800 e '900 quando per velocizzare l'asse Milano-Venezia siamo stati fatti fuori dalle grandi direttrici di traffico con la rimozione del secondo binario fino a Rovato sulla Bergamo-Brescia. Questo ha voluto dire decenni di isolamento ferroviario di cui paghiamo ancora le conseguenze».

Quindi in quest'ottica il secondo

binario fino a Montello...

«Da un lato è l'attestamento di un sistema di tipo metropolitano verso est, ma anche il primo passo per un prolungamento del raddoppio fino a Rovato, e da qui la nuova alta velocità per Venezia ma anche per Roma via Verona. Per non parlare dei possibili sviluppi della linea esistente per Iseo e da qui l'alto lago e la montagna: temi sui quali c'è una grande convergenza con le istituzioni bresciane. Attenzione, però, parliamo di sistema perché è chiaro che il prossimo passo dovrà essere il potenziamento della linea per Milano: un upgrade tecnologico della linea Bergamo-Treviglio che consenta di migliorarne l'uso e poi quel "salto di montagna" di cui si parla da decenni».

Mel'ero quasi dimenticato, roba da archeologia dei trasporti...

«Certo, il raccordo diretto della linea per Treviglio ovest con la Milano-Venezia evitando così che i regionali da e per Bergamo si debbano fermare per dare la precedenza alla linea veloce. Sono interventi che vanno inseriti a breve, già nel prossimo anno. Bisogna ribaltare questa situazione ormai atavica, ma soprattutto ragionare a 360 gradi: non a caso per l'aeroporto l'obiettivo non è solo il collegamento con Bergamo e Milano e da qui ancora l'alta velocità, ma anche con Brescia tramite



La linea per Brescia nel punto dove si staccheranno i binari per Orio

un raccordo diretto sulla linea per Seriate».

Ok, ma in tutto questo quadro di sistema c'è Boccaleone sul piededdi guerra.

«Il discorso è delicato e complicato allo stesso tempo. Si parla molto di green e il Recovery fund punta moltissimo sullo sviluppo della rete ferroviaria

piuttosto che quella viaria. Ma non possiamo nascondere che le ferrovie hanno un notevole impatto, e non solo in termini di costi: sono comunque infrastrutture pesanti, questo va detto con grande chiarezza».

E difatti la richiesta è interrarla. «Su questo tema non tocca a me pronunciarmi, prendo però at-

to del fatto che sia la Regione che le Ferrovie si siano espresse negativamente sulla questione. Per motivi tecnici, economici e anche temporali».

In altre città però si è deciso per l'interramento di alcuni tratti di ferrovia.

«Io credo che ogni progetto abbia la propria storia e le sue peculiarità. Il Comune ha avviato un'interlocuzione molto seria con Rfi, ha presentato a sua volta una serie di osservazioni che mi auguro possano essere accolte e sta lavorando per un incontro tra i Comitati e i tecnici delle ferrovie. In quella sede sono convinto che verranno fornite le spiegazioni tecnicamente più corrette».

Ok, ma serve un dialogo se l'opera è commissariata?

«Il dialogo serve sempre, le cose possono sempre essere migliorate. Stravolte magari no».

Quanto serve all'aeroporto questo collegamento ferroviario?

«Quanto serve al territorio, semmai, e proprio nell'ottica del sistema sul quale torno a insistere. Ad ogni modo gli studi dell'Università di Bergamo avevano ipotizzato una quota del 30% di passeggeri interessati da un collegamento ferroviario».

A questo punto i parcheggi dell'aeroporto non potrebbero diventare anche una nuova porta d'accesso a Bergamo? Parcheggio e prendo il treno.

«Possano essere una grande opportunità, certo: potrebbero essere messi in rete con questo scenario di sistema. Di certo sappiamo che abbiamo portato a casa opere e risorse importantissime, presenti sia nel Pnrr che nel decreto Olimpiadi: quindi hanno tempi definiti e risorse comunque garantite. E credetemi, per la mobilità bergamasca è una svolta storica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA