

Funivia dall'aeroporto a Bergamo, un'idea senza gambe



Il Minimetrò di Perugia. I 3 milioni di passeggeri all'anno coprono appena il 50% dei costi di gestione

Venghino, signori, venghino. Macché Città Alta, le Mura o l'Accademia Carrara. La vera attrazione turistica di Bergamo ancora non si vede ma abbiate solo un pizzico di pazienza e avrete di che lustrarvi gli occhi. L'ha promesso nientemeno che l'assessore regionale ai Trasporti, Alessandro Sorte. Il piccolo fenomeno della politica bergamasca, gratificato pressoché ogni giorno di un articolo sulla stampa locale, si sta spendendo in queste settimane per la realizzazione di un collegamento città-aeroporto per mezzo di una funivia. Due sarebbero, secondo il suo profondo pensiero, gli atout del progetto: anzitutto, costerebbe molto meno dell'ipotizzata nuova tratta ferroviaria; in secondo luogo, udite udite, funzionerebbe da attrazione turistica "in grado di attirare le famiglie".

C'è già chi ha giustamente osservato che il contesto in cui si dovrebbe calare il capolavoro ingegneristico non è un parco divertimenti ma una città che, al netto di qualche bruttura, ha saputo conservare nei secoli una qualità architettonica ed urbanistica di buon livello. Ma in fondo il rilievo estetico, il più facile da comprendere anche per chi probabilmente

arrivando dal contado non ha trovato grandi modelli per affinare il suo gusto, conserva ampi margini di discrezionalità. Altrettanto è difficile dire per i criteri economici. Con i numeri non si può scherzare e allora, prima di farsi prendere dall'entusiasmo con dichiarazioni perlomeno sopra le righe, converrebbe metter giù qualche conto. E magari provare a guardarsi attorno, giusto per capire se c'è qualche modello da studiare. Senza fare nemmeno troppa fatica, lasciando perdere le città europee un po' superficialmente evocate fin qui (troppo diversi i contesti urbani e le normative), si può far tappa a Perugia. Sì, quella del sistema di scale mobili che tante volte a Bergamo abbiamo invidiato. Quella che, non contenta di aver realizzato un modello di risalita copiato a più non posso (da Orvieto a Spoleto passando per Siena), ha varato il "Minimetrò". Tecnicamente definito "people mover" (trasporto automatico su rotaia con trazione a fune), come dice il nome stesso è una piccola metropolitana sospesa che collega la periferia, in particolare l'area dello stadio, dotata di ampi parcheggi, con il centro storico. Sette stazioni in tutto, il "Minimetrò" conta su 25 vetture da 20 posti ciascuna che viaggiano con una frequenza media di 2 minuti e mezzo. E' stato inaugurato nel 2008 e ad oggi trasporta tra i 2 milioni e mezzo e i tre milioni di passeggeri all'anno. Il costo, quasi 100 milioni (il 60 per cento a fondo perduto grazie alla legge che in Bergamasca è stata utilizzata per la Tramvia delle Valli), è la base di partenza per capire quanto sia impegnativa l'impresa. Tanto più se, pur con quei volumi di traffico, la gestione riesce a coprire "solo" il 50 per cento dei costi con biglietti e abbonamenti.



Se quelli sono i numeri, chi oggi guarda al collegamento con Orio deve capire che la sostenibilità economica di un intervento simile è assai precaria. Per opere del genere i flussi di traffico devono avere dimensioni di milioni di persone (3 milioni e mezzo sono quelle che utilizzano, per esempio, la Tramvia della Valle Seriana).

Tra l'aeroporto e la città non ci sono oggi e difficilmente ci saranno in futuro. Neanche se il collegamento dovesse prevedere, come succede a Perugia, stazioni intermedie (vedi la Fiera, per esempio).

Ecco perché, estetica a parte, il dibattito che si è sviluppato fin qui pecca, a voler essere generosi, di astrattezza. Stupisce che ad animarlo sia un assessore regionale con co-protagonisti (si son detti disponibili a confrontarsi) il sindaco Giorgio Gori e il presidente della Provincia Matteo Rossi. Tre soggetti che dovrebbero fare del pragmatismo la loro stella polare. Oltre che a Perugia, guardino a tutte le città raggiungibili da Bergamo con Ryanair. Tranne pochissime eccezioni, sono tutte collegate agli scali con pullman, a volte anche con distanze notevoli (vedi Parigi o Barcellona), eppure nessuno se ne lamenta. Il mezzo di trasporto è importante, certo, ma non è tutto per chi desidera visitare una città. Lo è molto di più, fino a diventare fondamentale, per chi ci vive o ci lavora. E allora non del collegamento con Orio bisognerebbe parlare, ma della risalita a Città Alta o della linea metropolitana sull'asse Ponte S. Pietro-Seriate. Queste sì di straordinaria utilità. E pazienza se non saranno mai attrazioni turistiche.