

Città

CRONACA@ECO.BG.IT
www.ecodibergamo.it/cronaca/section/La tratta della Val Seriana
inaugurata nell'aprile 2009

L'anno prossimo festeggerà i 10 anni di attività la T1, la linea Teb che collega Bergamo ad Albino: nel 2017 ha trasportato 3.688.906 passeggeri.

A spasso con il tram
Ecco la nuova linea T2**Il viaggio.** Da San Fermo a Pontesecco, alla scoperta del tratto urbano
Allo stadio un sottopasso, interrata la circonvallazione a Valtesse

DINO NIKPALJ

Fino a San Fermo, tutto fermo... Poco meno di 300 metri dopo (281 per l'esattezza) inizia la T2, con una nuova fermata in condivisione con la T1. Quasi 10 chilometri (9,890 per la precisione) fino a Villa d'Almè, che sommati a quelli della T1 dalla stazione portano ad uno sviluppo complessivo di 11,5 chilometri.

Dalla lettura del progetto di fattibilità tecnico economica predisposto da Teb, e consegnato agli enti locali per la Conferenza dei servizi, emergono molti dati interessanti: per esempio, lungo la linea sono previsti numerosi parcheggi, alle fermate le banchine tipo sono lunghe 65 metri (ma in alcuni casi sono ridotte causa assenza di spazio) e ci sono ben 21 attraversamenti a raso, 9 nella sola Bergamo, 3 a Ponteranica, 1 a Sorisole, 8 ad Almè e 1 a Villa d'Almè. Proviamo a percorrere virtualmente, per sommi capi, il tracciato di questa T2 dalla fermata di San Fermo in poi.

BRONZETTI - Doppia coppia di banchine per servire entrambe le linee, questa fermata è il nodo d'interscambio e si colloca nell'ambito della riqualificazione dell'ex Ote, il progetto «Chorus Life» che prevede la realizzazione (anche) del nuovo palasport. Da qui la T2 segue un itinerario pressoché parallelo alla circonvallazione Fabriciano, ad una distanza tra i 150 e i 200 metri. Prima in trincea per poi superare a raso via Corridoni, oltre la quale è prevista la fermata di Santa Caterina.

SANTA CATERINA - La



L'uscita su via Corridoni. Sullo sfondo la fermata di Santa Caterina

fermata sarà collocata vicino alla storica stazione della ferrovia della Val Brembana, in piazzale Loverini: dista circa 400 metri dalla fermata Bronzetti.

REGGIANI - La fermata sarà attivata in concomitanza con l'intervento di riqualificazione dell'area: quindi verrà predisposto solo il necessario per la futura predisposizione. Dista 321 metri da Santa Caterina e il tracciato prevede il superamento a raso di via Gasparino da Barzizza.

STADIO - Viale Giulio Cesare viene sottopassato con un nuovo tunnel perché quello esistente non ha la sezione idonea al doppio binario: la fermata sarà in via Ponte Pietra, a poca di-

stanza dallo stadio e dalla riqualificazione ex Ismes. Dista 463 metri da quella della Reggiani.

DE GASPERI - Dopo lo stadio la tramvia si pone a raso, parallelamente a via De Gasperi e successivamente a via Brembati, attraversando a raso via Bergametti e Pescaria: all'incrocio è collocata la fermata, a 458 metri da quella dello stadio. L'ultimo tratto di via De Gasperi che oggi confluisce in via Pescaria utilizza la vecchia sede ferroviaria e quindi verrà chiuso al traffico che verrà deviato sulla viabilità esistente.

CROCEFISSO - Il tracciato prosegue in rettilineo sul sedime esistente e dopo una curva arriva all'ex stazione della Fvb

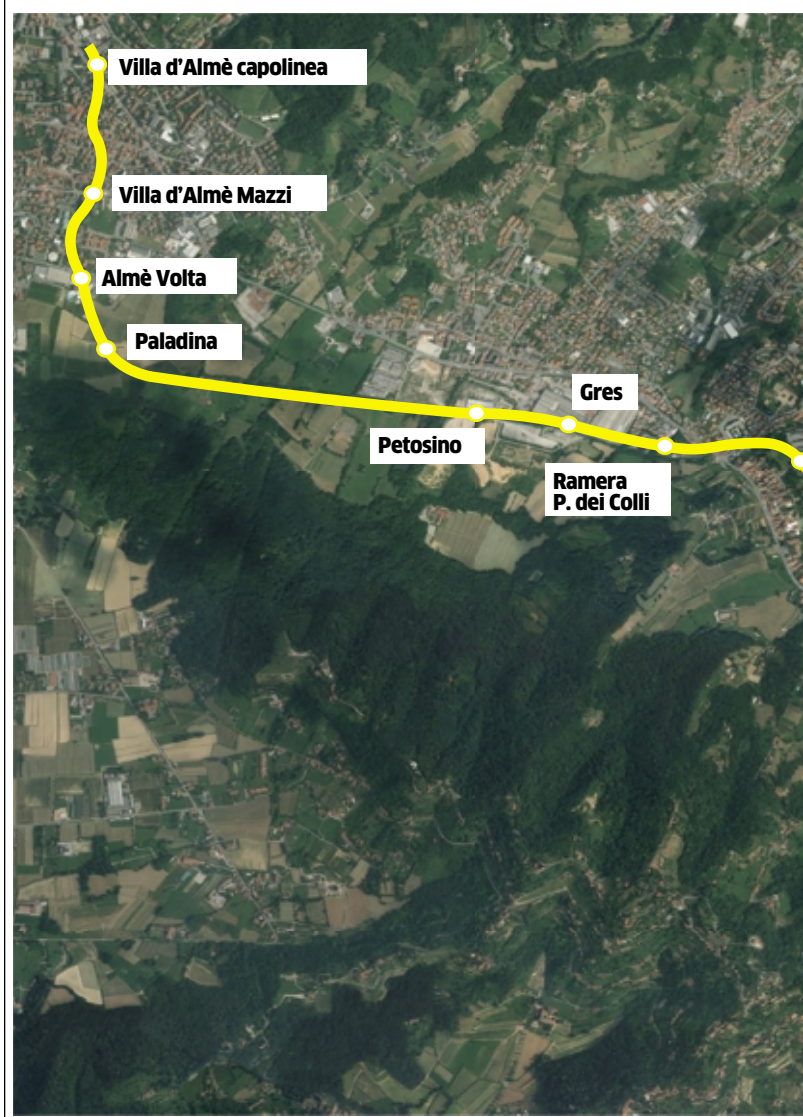
dove è collocata la fermata, a 588 metri da De Gasperi, in pieno tessuto urbano.

SANT'ANTONIO - Oltrepassata via Crocefisso la linea prosegue a raso in rettilineo fino al sovrappasso di via delle Casette, a poca distanza dalla circonvallazione Fabriciano dove è collocata la fermata, a 422 metri da Crocefisso. Ma in questo caso la parte davvero interessante è il tratto successivo, ovvero l'intersezione tra il tram e la circonvallazione. Due le ipotesi sul tavolo: l'attraversamento a raso del tram attraverso l'interramento della strada e l'attraversamento del tram in sotterraneo. Dall'analisi costi-benefici la scelta è ricaduta sulla prima perché più in linea con il progetto della nuova rotatoria «in prossimità dell'incrocio con via Ruggeri da Stabello, progettato ipotizzando l'interramento del tratto di circonvallazione che interseca la futura linea tramviaria» si legge nel progetto. È inoltre prevista la realizzazione di un sovrappasso viabilistico per collegare la zona di via Raboni a via Ruggeri da Stabello e un parcheggio d'interscambio da 100 posti.

PONTESECCO - Tecnicamente la fermata è al confine tra Bergamo e Ponteranica, in corrispondenza di via della Bollina, a 525 metri da Sant'Antonio. Il tracciato prevede l'attraversamento a raso di via Raboni e una leggera trincea in via della Bollina per consentire il raccordo con la nuova galleria artificiale di 163 metri sotto le vie Maresana e Papa Giovanni XXIII, in territorio di Ponteranica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il nuovo percorso del Tram delle valli



I binari del vecchio treno alla Reggiani

Nelle ore di punta
prevista una corsa
ogni sei-sette minuti

La linea T2 si muove in sede protetta per ben il 95% del suo tracciato da Bergamo a Villa d'Almè. È a doppio binario quasi ovunque, con l'esclusione della galleria Ramera a Ponteranica e il ponte storico sul Rino a Villa d'Almè: lungo il percorso sono previsti semafori azionabili dalle vetture.

Il tram che verrà impiegato è un Sirio (modello, aggiorna-

to, di quello della T1) da 32 metri con una capacità massima di 239 passeggeri. La velocità massima è di 70 chilometri orari, ma nel tratto più urbanizzato tra Ponteranica e Bergamo si è preferito stare sui 50, che scendono a 15 negli attraversamenti stradali.

Il tempo di sosta alle fermate è di circa 20 secondi, quello di percorrenza della li-

nea di 30 minuti.

Previsti 1.700 passeggeri l'ora

«Una frequenza di 6-7 minuti sembra adeguata per assorbire il carico nell'ora di punta» si legge nella relazione: «Per una domanda di 1700 passeggeri l'ora per direzione e un tasso d'occupazione dell'82% fino a 2.500 e tasso che sale al 100%». Calcolando anche i 2 convogli di scorta, quelli necessari sono 11, ma potrebbero essere impiegate le 3 di scorta della T1.

Il servizio inizierà con la prima partenza da Villa d'Almè alle 6 (le 7 nei festivi) e termina con l'ultima da Bergamo alle 21,30, analogamente a quanto succede per la T1. Nelle ore di punta del mattino, co-



L'area ex Ismes con il vecchio sedime: qui ci sarà la fermata Stadio

me detto, si pensa ad una frequenza di 6-7 minuti che diventano 7-8 a pranzo: quella di morbida è calcolata sui 15 minuti. In sostanza, servono 9 vetture nella fascia di punta e 5 in quella di morbida per un totale di 150 corse e 1.700 chilometri percorsi al giorno. Nei festivi la frequenza delle corse scende a 30 minuti.

Questo nel periodo scolastico, nell'orario estivo la frequenza sarà di 15 minuti nei feriali, 30 il sabato (20 nel pomeriggio) e nei festivi. Ad agosto, infine, si pensa ad una frequenza costante di 30 minuti che scendono a 20 nelle fasce di punta. Al tirar delle somme, con queste previsioni si stima una percorrenza annua di 500 mila tram/chilometro.