"Ipotesi di linea ferroviaria per il collegamento delle Valli dell'Avisio". È questo il titolo dello studio condotto grazie a un contratto di ricerca e consulenza fra il Bim dell'Adige di Trento e il dipartimento di Scienze Economiche dell'università di Verona. Coordinata da Francesco Rossi professore del dipartimento di Scienze economiche dell'università di Verona, la ricerca è stata presentata di recente al direttivo del Bim, agli amministratori dei comuni del territorio e a Mauro Gilmozzi assessore provinciale alle infrastrutture e all'ambiente di Trento.

Allo studio hanno collaborato, assieme a docenti e ricercatori del dipartimento dell'ateneo scaligero, l'ingegner Giovanni Saccà e l'architetto Thomas Demetz.

Il lavoro, come suggerisce il titolo, ha restituito l'ipotesi di una nuova linea ferroviaria con 85 minuti di percorrenza tra Trento e Penia di Canazei nel caso ci si fermi in tutte e 22 le stazioni e 62 minuti nel caso di sole 6 fermate (Cembra, Cavalese, Predazzo, Moena, Vigo/Pozza di Fassa e Canazei) contro le attuali tre ore con bus di linea. Il tutto per un investimento su cinque anni di lavori che varia dai 900 milioni ai 1000 milioni di euro a seconda della variante di tracciato scelta in Val di Cembra e inizio Fiemme.

**La ricerca**

Oltre 1000 pagine e 60 minuti di video che trattano di territorio e mobilità, ipotesi, descrizione del tracciato, stato attuale dei luoghi e localizzazione della linea e delle stazioni, stazioni e loro inserimento nel territorio, tracciato delle ipotesi e della Marcialonga, presentazione video commentata della linea e delle stazioni così come apparirebbero con il loro inserimento nel contesto paesaggistico, ambientale, urbano e viario, analisi tecnico- economica. Ricercatori e professionisti hanno, infatti, posto particolare attenzione alla salvaguardia del pregio paesaggistico e ambientale dell'intera Vallata dell'Avisio e alla valorizzazione del patrimonio sociale, urbano e produttivo. Per questo il risultato del lavoro è un'analisi che garantisce il minor impatto paesaggistico-ambientale possibile, minimizzando la lunghezza delle gallerie necessarie e la lunghezza e altezza dei viadotti, la maggior fruibilità possibile, cercando di massimizzare il numero di paesi e persone servite, la collocazione delle fermate e stazioni all'interno o in prossimità dei paesi attraversati in posizioni che siano siti naturali da valorizzare e facilmente raggiungibili anche a piedi. Inoltre, la velocità del treno è competitiva e adeguata alla linea, nel rispetto dei vincoli tecnici di pendenza massima e minimo raggio di curvatura, vincoli che incidono e condizionano non poco l'ipotetico tracciato ferroviario data l'orografia della vallata, soprattutto nella parte che interessa la Valle di Cembra e l'inizio della Valle di Fiemme. Il tutto nel rispetto degli standard tecnici previsti dalla normativa in materia per i sistemi operativi su linee a scartamento standard.

"Va sottolineata - spiega Rossi - l'importanza che le tre valli hanno nel contesto della Provincia di Trento. Queste, infatti, rappresentano un quarto delle presenze turistiche (7,2 milioni), un quinto dei posti letti, il 37% delle persone trasportate sugli impianti a fune (26,2 milioni) e il 16,5% di locali ed esercizi pubblici. Valori che sottolineano l'importanza strategica di un'infrastruttura come quella ferroviaria che sarebbe al servizio di ben otto impianti funiviari e di 250 mila potenziali utenti se si considerano la popolazione di Trento e i residenti, i collaboratori e i turisti nelle valli nei periodi di alta stagione estiva e invernale. L'ipotesi prevede, inoltre, sulla longitudinale delle valli, la diversione dei servizi di autobus di linea e skibus al treno, la

riorganizzazione del trasporto pubblico locale con citybus, servizio che andrebbe rinforzato nei periodi stagionali. Fattori cui si aggiunge la riduzione del traffico automobilistico in valle per non meno di 2000 autovetture al giorno per ogni senso di marcia, la possibilità di servire mediamente 5300 studenti e lavoratori pendolari al giorno e da 3000 a 4000 turisti al giorno, rispettivamente nella stagione estiva e invernale. Questo porterebbe a evidenti minori tempi e costi della mobilità, alla riduzione del traffico stradale, quindi dell'inquinamento e della congestione, con evidenti benefici per residenti e turisti. Premesse indispensabili per uno sviluppo basato sulla qualità dei servizi e, perché no, della vita in un territorio di grande pregio".