



**UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI VERONA**  
**DIPARTIMENTO DI SCIENZE ECONOMICHE**

**IPOTESI DI LINEA FERROVIARIA PER IL  
COLLEGAMENTO DELLE VALLI DELL'AVISIO**

**RELAZIONE TECNICO-ECONOMICA**

**VOLUME F: STAZIONI/FERMATE E LORO  
INSERIMENTO NEL TERRITORIO**

Stazioni/fermate, collegamenti funzionali con opere esistenti o da realizzare, costi di costruzione e gestione/manutenzione

prof. Francesco ROSSI  
ing. Giovanni SACCA'  
arch. Thomas DEMETZ

Verona, aprile 2015

**Indice**

Indice.....	2
Introduzione .....	3
Principi di progetto.....	3
▪ Aspetti normativi e dimensionali .....	4
▪ Stima e controllo dei costi.....	4
▪ Parcheggi.....	5
▪ Basi dati geografiche per il progetto .....	5
Note sulla rappresentazione .....	5
Le stazioni.....	6
1. Trento .....	6
2. Gardolo.....	6
3. Meano.....	11
4. Giovo.....	16
5. Cembra/Faver.....	18
6. Grumes .....	20
7. Capriana .....	22
8. Castello e deposito materiale rotabile .....	25
9. Cavalese .....	30
10. Tesero.....	34
11. Panchià .....	37
12. Ziano .....	40
13. Predazzo .....	42
14. Predazzo Centro del Salto/Cabinovia Latemar .....	44
15. Moena Marcialonga .....	46
16. Moena.....	49
17. Soraga.....	53
18. Vigo/Pozza .....	54
19. Pera.....	57
20. Mazzin/Campestrin .....	59
21. Campitello .....	62
22. Canazei.....	64
23. Alba/Penia.....	66
Allegato.....	69
▪ Tab 1: Tabella riassuntiva dei costi di costruzione .....	69

## **Introduzione**

Il contenuto di questo documento illustra le stazioni e le fermate disposte lungo il tracciato della ferrovia delle vallate lungo il corso dell'Avisio, nonché i principi, le metodologie e gli approcci adottati nella progettazione preliminare.

Le stazioni della linea sono complessivamente 23, nella tratta compresa tra Trento e Canazei-Penia, testata a monte della linea e di queste, 22 sono state oggetto di progettazione preliminare perché il capolinea di Trento è attestato presso la stazione esistente.

## **Principi di progetto**

I principi di progetto sono improntati a seguire una doppia strategia: da una parte una riduzione della complessità dei fabbricati viaggiatori, dall'altra a configurare una sorta di "land-mark", una sequenza di segni territoriali omogenei e capaci nella loro immagine di veicolare alcuni contenuti.

La minore complessità significa una riduzione delle stazioni agli elementi costruttivi minimi a soddisfare le specifiche tecniche ed a garantire adeguate condizioni di protezione e di confort ai viaggiatori in attesa. Le conseguenze si ripercuotono inoltre sui minori costi di costruzione e sull'economia della gestione degli impianti di stazione.

Contemporaneamente a ciò il progetto delle stazioni ha voluto, dove possibile, rendere il rapporto percettivo con il paesaggio un'ulteriore elemento di valore e di costruzione di una sorta di modello comunicativo che integra le identità dei luoghi nella cosiddetta "corporate identity" della ferrovia, anzi contribuendo a fare diventare il sistema ferroviario stesso elemento positivo di costruzione dell'identità dei luoghi attraversati.

A rafforzare il fattore caratterizzante delle stazioni sul sistema ferroviario, il progetto fa riferimento all'uso dei materiali e delle forme del tessuto edificato maggiormente connotante dell'identità alpina delle vallate dell'Avisio.

Il progetto delle stazioni esprime anche l'intenzione di integrare il quadro dell'offerta di servizi territoriali, ricreativi, commerciali del sistema vallivo. In questo senso, quando possibile, alcune delle stazioni vengono allestite in modo da rispondere a quest'orientamento strategico, facendone non solo dei semplici *hub*, ma caricandole di funzioni aggiuntive in modo da rendere le stazioni luoghi di destinazione.

Per parole chiave, il progetto persegue:

- attenzione al contesto;
- integrazione con il tessuto insediativo;
- integrazione dell'offerta di servizi;
- linguaggio architettonico omogeneo;
- uso di materiali con matrice identitaria riconducibile al sistema delle tre vallate,
- impianti tecnologici a basso consumo e ridotta manutenzione

## Aspetti metodologici

### ▪ Aspetti normativi e dimensionali

I parametri per il dimensionamento delle stazioni e dei servizi accessori, quali posteggio per automezzi, motocicli e biciclette si è basato sulle linee guida per la costruzione e ristrutturazione delle stazioni e fermate del trasporto locale rilasciate dal gruppo FS S.p.A.

I dati di riferimento sono stati forniti dal Dipartimento di Scienze Economiche dell'Università di Verona sulla base dei dati sui movimenti pendolari risultanti dai Censimenti ISTAT e sulla base delle portate degli impianti di risalita, quando presenti, e sulle stime delle presenze presso i diversi impianti e luoghi di attrazione culturale e ricreativa lungo il sistema vallivo.

I dati sono stati elaborati in modo da ottenere una stima attendibile del numero di passeggeri in orario di punta che costituiscono il valore di riferimento per il dimensionamento degli impianti ferroviari ed accessori.

Tenuto poi conto della elettrificazione della linea, pensando anche a quante stazioni sono collocate in sotterranea la sagoma adottata è quella che consente la posa di alimentazione aerea.

La lunghezza del modulo di stazione è di 150 metri. I convogli potranno avere una lunghezza variabile da circa 50 a circa 70 metri a seconda delle soluzioni tecnologiche adottate. Per questo si è stabilito di limitare la lunghezza delle pensiline o delle strutture di copertura delle stazioni fuori terra alla lunghezza di 80 metri, con l'unica eccezione della stazione denominata Marcialonga e di quella di Alba/Penia di Canazei che hanno anche funzione di rimessaggio notturno del materiale rotabile.

### ▪ Stima e controllo dei costi

Lo studio prevede anche la redazione di una stima preliminare dei costi di costruzione, che per quanto attiene a questa parte, si riferisce alle stazioni, agli impianti accessori, agli spazi pertinenziali e ai collegamenti con il sistema insediativo consolidato.

Si sono adottati prezzi unitari per le seguenti macrocategorie d'opera:

- scavi
- consolidamento di pareti di scavo
- opere in conglomerato cementizio compresi casseri ed armature
- opere in muratura
- serramenti in vetro
- carpenteria metallica prevalentemente acciaio zincato
- carpenteria in legno prevalentemente lamellare
- impianti elettrici e di illuminazione
- ascensori
- sistemazione degli spazi esterni

Per ciascuna stazione è indicato il costo complessivo stimato perché il grado di affinamento progettuale, quello del progetto preliminare, invita in ogni caso a cautela. Nella determinazione delle quantità sono comunque stati applicati arrotondamenti verso l'alto. Le quantità, inoltre, sono state depurate del dato relativo alla linea ed al materiale rotabile, computati nel tracciato della linea.

Per quanto attiene al controllo dei costi sono stati adottati alcuni principi quali l'accessibilità prevalente a mezzo di rampe e scale e la riduzione dei sottopassaggi per ridurre il numero di impianti di ascensore costosi nella realizzazione e nella manutenzione, in ogni caso sempre nel rispetto della piena ed autonoma accessibilità da parte delle persone diversamente abili.

I costi di manutenzione sono stimati nell'1% dei costi di costruzione.

#### ▪ **Parcheggi**

I parcheggi, come detto, sono stati dimensionati a partire dalle prescrizioni rilasciate da FS S.p.A., con l'introduzione di alcuni correttivi applicati in ragione dei possibili maggiori accessi in alcune condizioni. Nel caso di alcune stazioni, in presenza di rilevanti estensioni di parcheggio esistenti o del ruolo dell'impianto nel quadro complessivo delle ragioni di destinazione ed origine del trasporto su ferro, e delle condizioni strutturali dei sistemi insediativi, sono stati ritenuti pertinenti parcheggi esistenti oppure nono previsti espressamente.

#### ▪ **Basi dati geografiche per il progetto**

I disegni di progetto si basano sulle indicazioni fornite dal Dipartimento di Scienze Economiche circa la localizzazione delle stazioni e le verifiche attuate tramite le basi dati geografiche di libero accesso del portale cartografico provinciale trentino.

In particolare si è fatto riferimento ai seguenti supporti cartografici:

- Carta tecnica provinciale vettoriale in scala al 10.000 in formato shp
- Carta LIDAR del nodello digitale del terreno e delle superfici a maglia originale

Nel corso della progettazione le basi cartografiche sono state elaborate su piattaforme GIS per l'aggregazione e l'estrazione dei supporti cartografici necessari, senza in ogni caso perdere i dati di georeferenziazione di partenza. Ciascuna delle stazioni è collocata nella posizione di destinazione in riferimento al sistema cartografico provinciale (UTM WGS84 Fuso 32 N), sistema al quale è stata ricondotta anche la base dati sul tracciato originariamente fornita in coordinate geografiche del sistema WGS84.

I dati del modello digitale del terreno, usati nella progettazione delle stazioni, interamente svolta su basi 3D, sono stati generalizzati ad una griglia di 4 metri per ragioni legate alla capacità di gestione della quantità di informazione da parte del programma di progettazione tridimensionale utilizzato e per economia dei tempi di restituzione delle rappresentazioni dei progetti.

#### **Note sulla rappresentazione**

Nelle rappresentazioni tridimensionali dei progetti sono assenti i volumi esistenti. Tale mancanza è dovuta all'assenza da basi cartografiche vettoriali in formato tridimensionale. Per sopperire a tale mancanza si è fatto ricorso, in alcuni casi, ad una rappresentazione ombreggiata ricavata dal modello digitale delle superfici ("Hillshade").

## Le stazioni

Di seguito si sviluppa l'analisi delle stazioni/fermate del tracciato di linea denominato Destra Avisio o meglio identificato come ipotesi D1. Circa l'ipotesi D2, per Molina e Masi di Cavalese ci si può riferire alla stazione "tipo" di Panchià. Per quanto nelle ipotesi S1 e S2 per le stazioni in Cembra Capriana e Valfloriana ci si può riferire alla stazione "tipo" di Ziano.

### 1. Trento

La radice della linea di progetto è collocata nella stazione di Trento dove non sono richiesti interventi sui manufatti esistenti.

### 2. Gardolo

#### Specifiche

Tipologia	Silver
Binari	2
Passeggeri di progetto	750
Quota piano del ferro	196 mslm
Posteggi	120 auto, 10 autobus
Costo stimato di costruzione	€ 3.208.000,00

La stazione di Gardolo, come descritto in dettaglio nel progetto di tracciato, accoglie sia la ferrovia Trento Malè Marilleva sia la ferrovia dell'Avisio. Il dimensionamento è avvenuto sulla base dei dati di frequenza di punta massimi emersi dall'analisi dei fabbisogni di superficie dalle maggiori stazioni di progetto.

Il nodo di Gardolo rappresenta poi un importante nodo di interscambio, soprattutto in periodo turistico tra trasporto veicolare pubblico e privato per il fondovalle dell'Adige. La disponibilità di parcheggi e la vicinanza allo svincolo autostradale di Trento Nord ne fanno infatti un punto di accesso privilegiato anche per gli utenti giornalieri. Per questo motivo questa stazione è dotata di un piccolo centro servizi destinato ad accogliere un info point, una biglietteria, servizi igienici e un servizio bar. Il volume di servizio è fisicamente staccato dai marciapiedi che sono protetti da un'ampia copertura in legno lamellare. Il corridoio aperto che divide due moduli, binari e centro servizi è comunque protetto da una tettoia che li lega visivamente tra di loro pur garantendo la massima apertura

L'accesso ai marciapiedi, la cui quota è posta a circa 1,5 metri sopra quella del terreno, avviene sul versante del parcheggio da due distinti gruppi di elementi di distribuzione verticale, rampe e scale, mentre sul lato ovest l'accesso avviene esclusivamente per mezzo di una rampa impostata in collegamento con la strada che corre lungo il cimitero verso il nucleo agricolo e la zona produttiva di Gardolo. La rampa è caratterizzata da una notevole larghezza, fino a cinque metri in modo da potervi attrezzare anche un posteggio biciclette al riparo della tettoia vetrata.

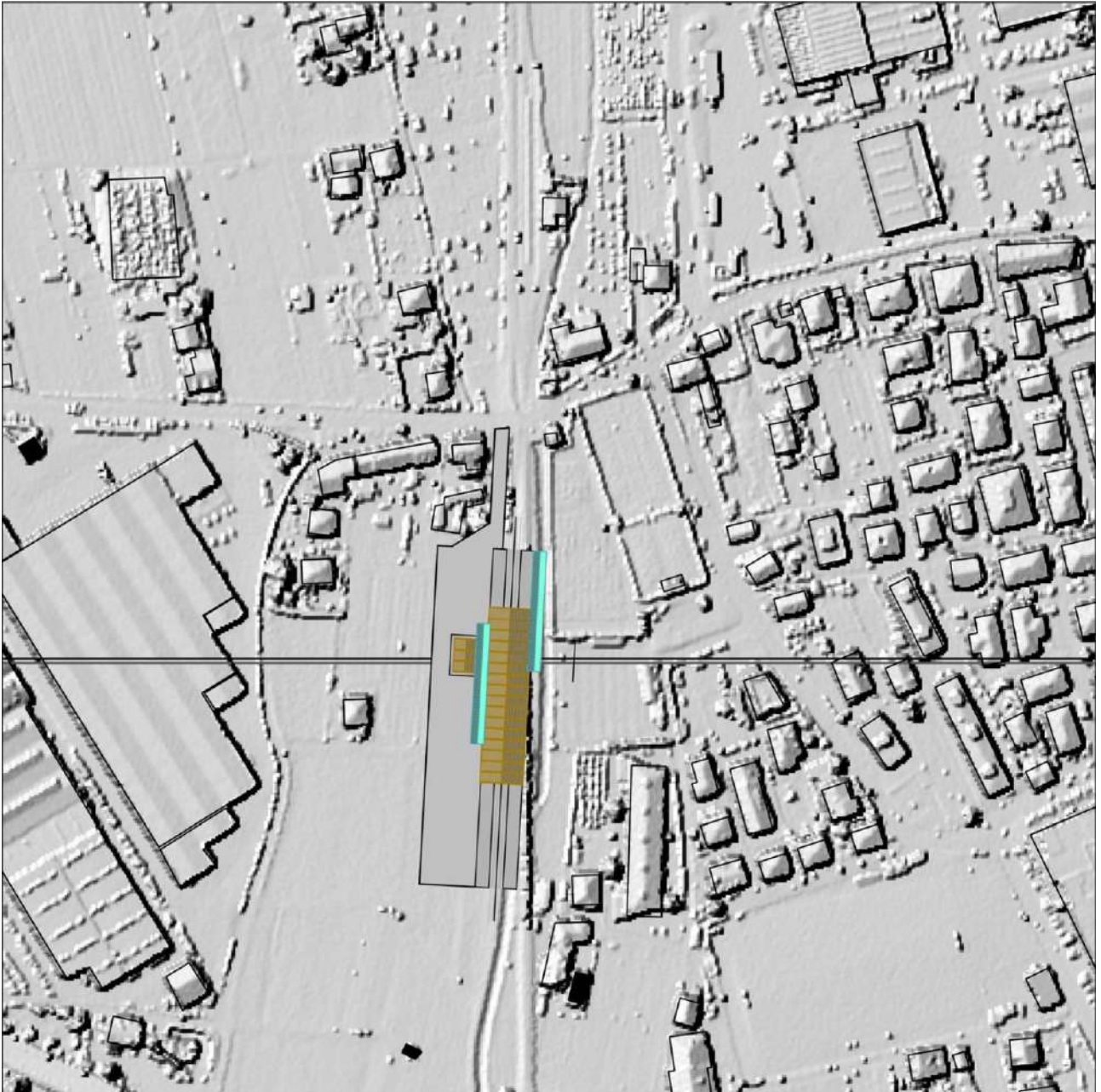


Fig. 1: Gardolo: Planimetria generale con indicazione delle aree di parcheggio

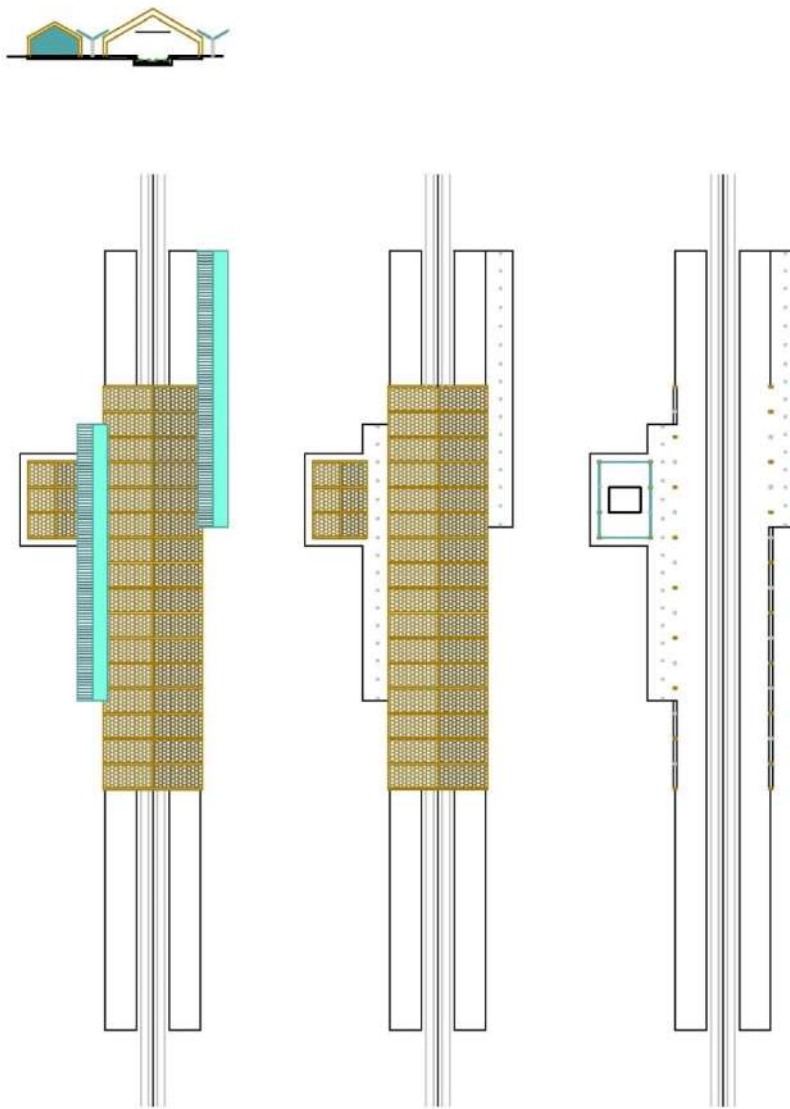


Fig. 2: Gardolo: Piante e sezione



Fig. 3: Gardolo:  
Simulazione a volo  
d'uccello



Fig. 4: Gardolo:  
Simulazione a volo  
d'uccello



Fig. 5: Gardolo:  
Simulazione vista  
viaggiatori

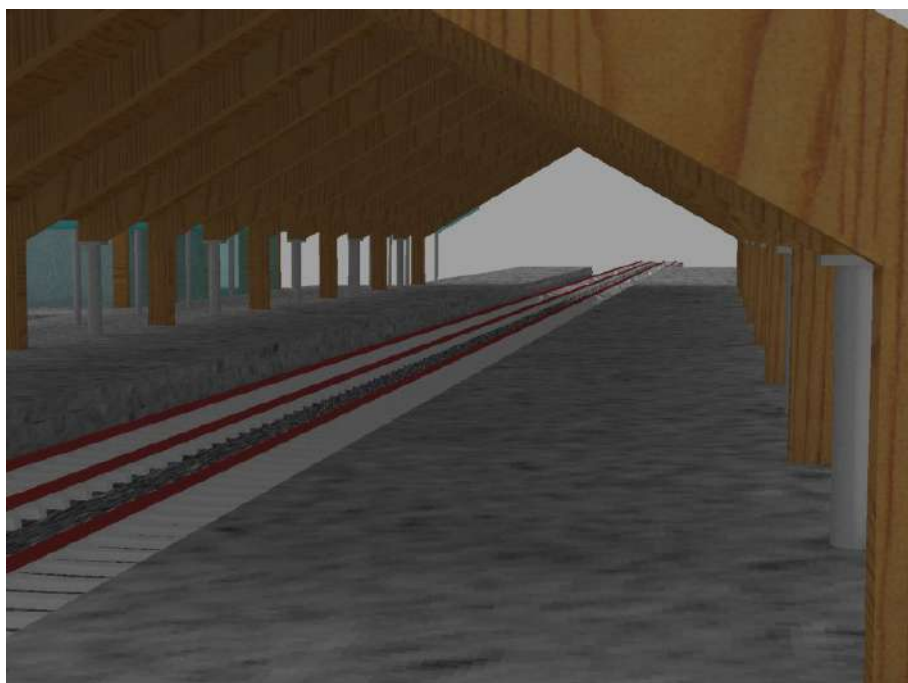


Fig. 6: Gardolo:  
Simulazione vista  
viaggiatori

### 3. Meano

Specifiche

Tipologia	Silver
Binari	2
Passeggeri di progetto	108
Posteggi	10 auto, fermata autobus
Costo stimato di costruzione	€ 968.000,00

L'adozione del doppio binario nella stazione di Meano è indispensabile all'esercizio ferroviario della linea in modo da consentire l'incrocio di convogli provenienti dalle opposte direzioni.

Per la conformazione del territorio, il tracciato scompare ben presto nel sottosuolo e consente di prevedere una stazione la cui visibilità si limita al padiglione in legno e vetro dal quale si accede agli ascensori ed alle scale.

Il dislivello tra il piano di campagna ed il piano del marciapiedi arriva fino a quasi dieci metri, impedendo la realizzazione di rampe a norma. Ne è prevista solamente una verso la testata sud della stazione a servizio della via di fuga.

La presenza della stazione è dichiarata, quindi, dalla sola presenza del citato padiglione che riprende i materiali costruttivi di buona parte delle stazioni e fermate, legno e vetro, il primo per richiamare il tema delle foreste e della lavorazione di pregio di quel materiale, e il secondo per consentire la massima trasparenza ed illuminazione naturale dei vari corpi dell'impianto.

Le scale seguono nell'articolazione delle rampe uno schema non regolare in modo da rendere meno noioso l'uso delle medesime.

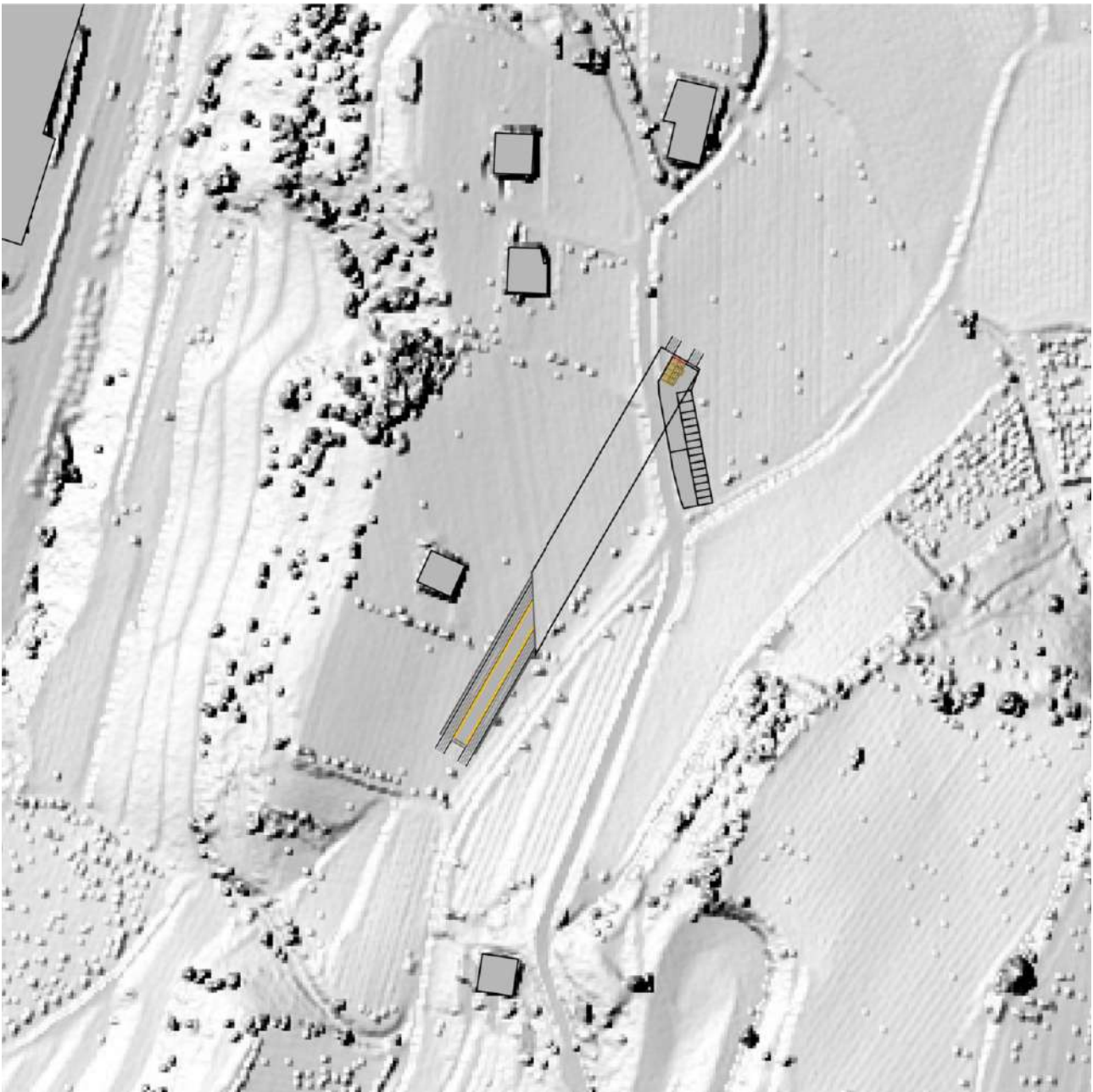


Fig. 7: Meano: Planimetria generale con indicazione dei parcheggi e della parte interrata dell'impianto

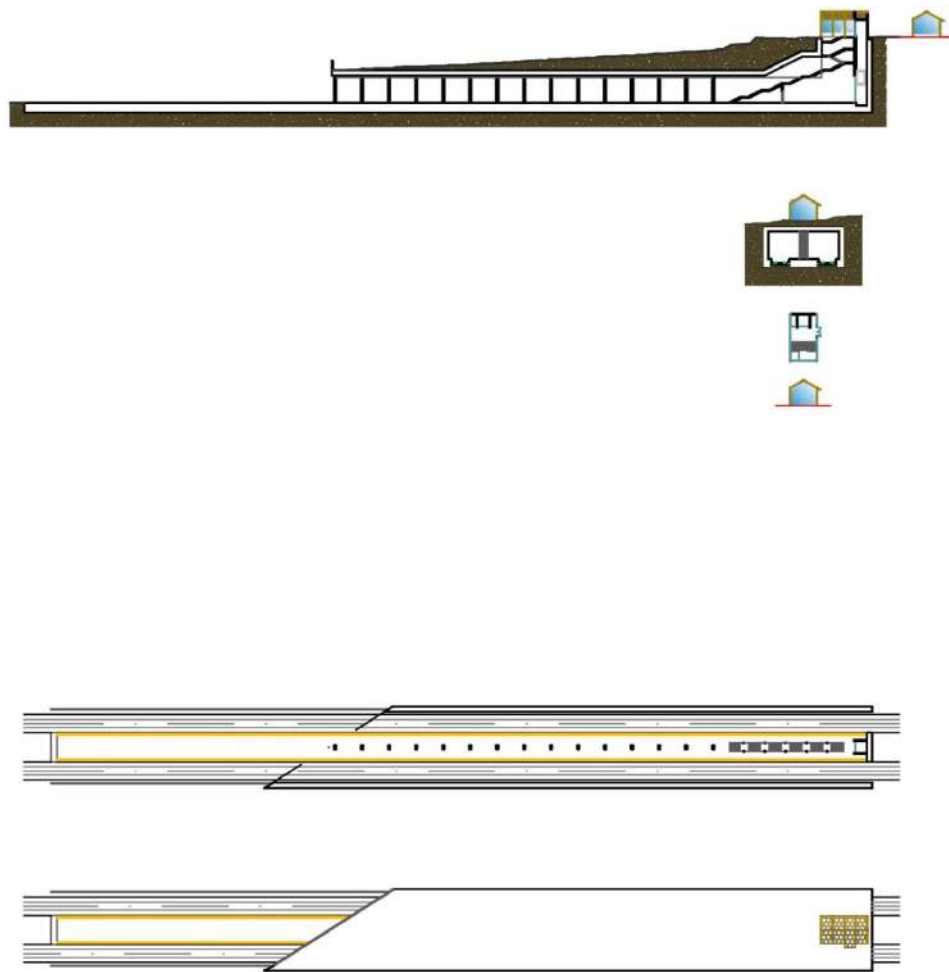


Fig. 8: Meano: Pianta e sezioni



Fig. 9 Meano:  
Vista zenitale del  
padiglione d'ingresso



Fig. 10 Meano:  
Vista a volo d'uccello del  
padiglione e  
dell'immissione in galleria  
del tracciato ferroviario

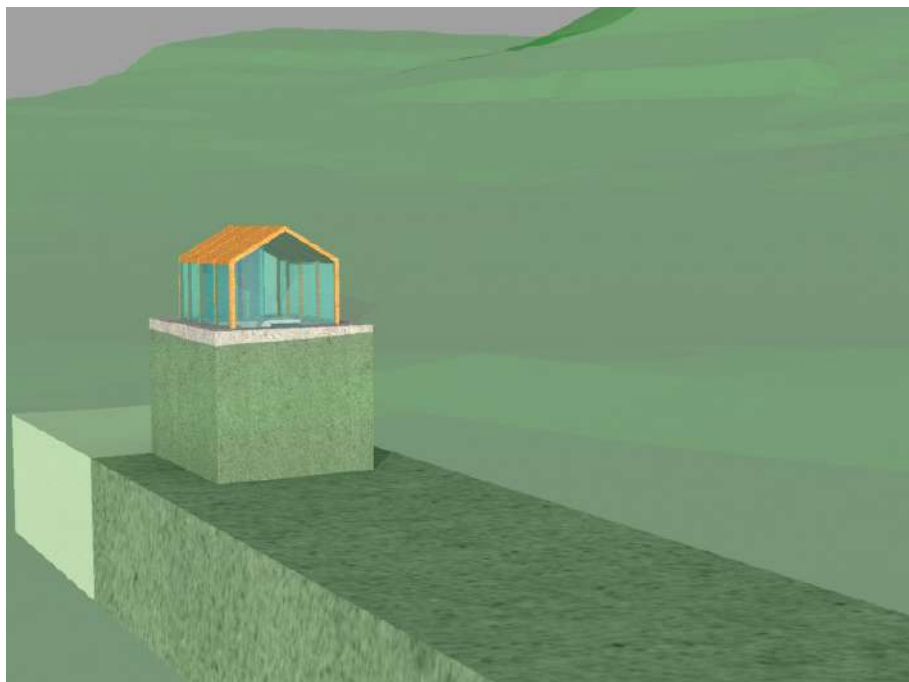


Fig. 11 Meano:  
Vista in trasparenza del  
volume di stazione

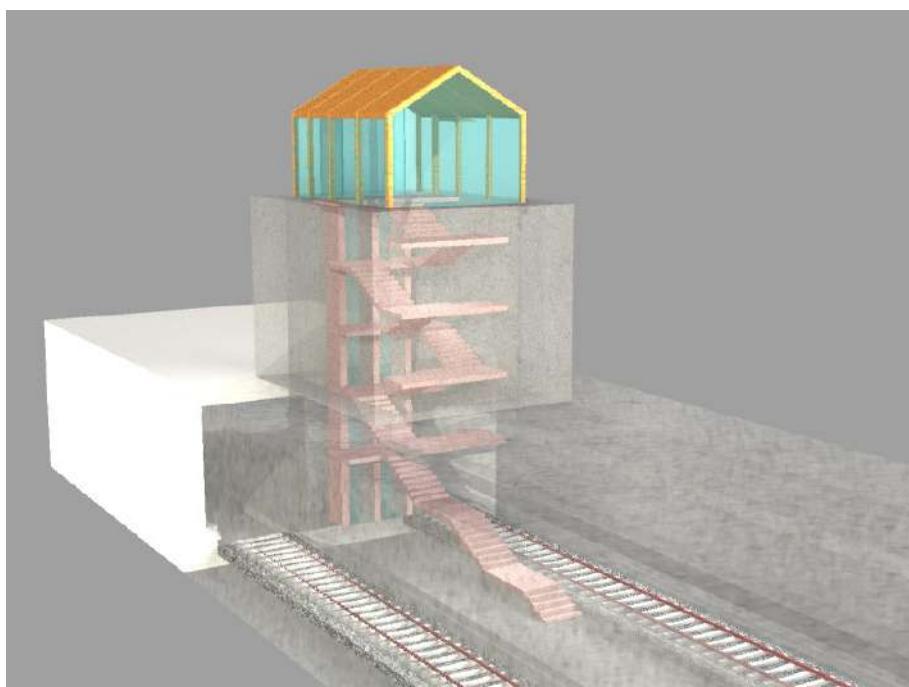


Fig. 12 Meano:  
Vista in trasparenza del  
corpo scala e degli  
ascensori.

#### 4. Giovo

##### Specifiche

Tipologia	Silver
Binari	1
Passeggeri di progetto	275
Posteggi	30 auto, fermata autobus
Costo stimato di costruzione	€ 1.357.000,00

La stazione di Giovo è collocata all'ingresso a valle dell'abitato di Verla e si sviluppa esclusivamente in galleria.

La giacitura è individuabile nello stato di fatto dall'area a partire dal muraglione di contenimento e dei terrazzamenti agricoli ad uso agricolo a monte della strada.

L'accesso al piano d'imbarco avviene tramite una scala ed un ascensore a partire sia dal piano della strada in corrispondenza della fermata degli autobus di linea che comunque resterà in esercizio per le località non servite dalla ferrovia, ed un piano superiore, ricavato dagli attuali terrazzamenti agricoli, destinato a parcheggio ed accesso prioritario per persone disabili.

Il dislivello tra piano dei marciapiedi e piano stradale è di circa 4 metri e sconsiglia, infatti, l'uso di rampe, sia per la difficoltà di realizzazione sia per l'eccessiva lunghezza richiesta (50 metri).

La presenza della stazione è resa riconoscibile dal fabbricato che ospita risalite meccaniche e distribuzione verticale.

Il volume, in vetro e legno, si rifà al modello standard per materiali e scelte formali. Il muro di contenimento del terreno dovrà comunque essere demolito per la costruzione della stazione e successivamente sarà posto nuovamente in opera con i caratteri di quello esistente.

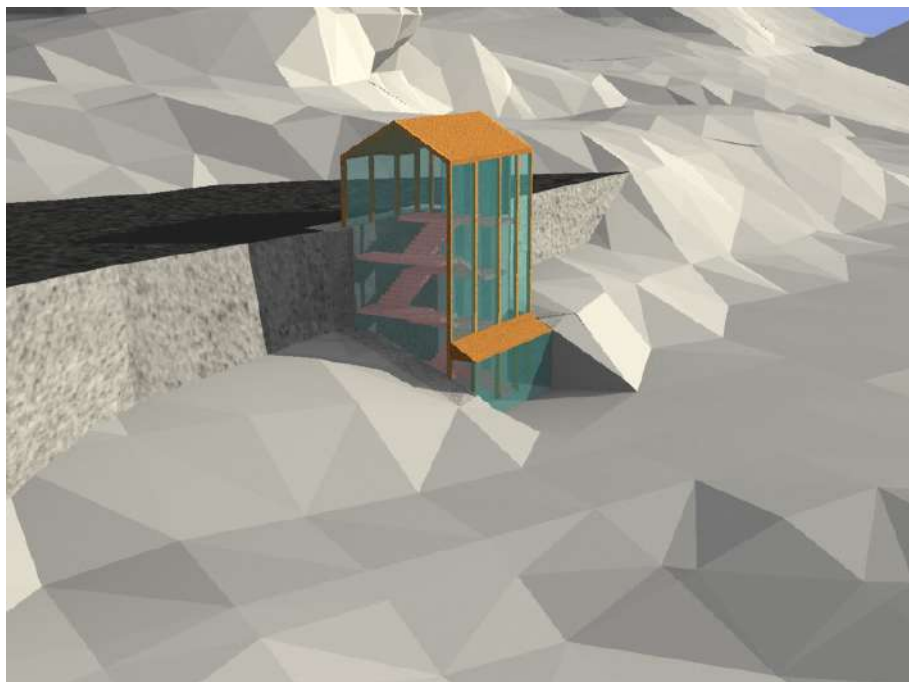


Fig. 13 Giovo:  
Vista dell'ingresso da valle.



Fig. 14 Giovo:  
Vista dell'ingresso da monte.

## 5. Cembra/Faver

### Specifiche

Tipologia	Silver
Binari	2
Passeggeri di progetto	515
Posteggi	60 auto
Costo stimato di costruzione	€ 5.820.000,00

Il tracciato ferroviario scorre ad una notevole profondità rispetto alla quota di campagna dell'insediamento ed attraversa ad est della cantina vinicola una valletta caratterizzata oggi da alcuni terrazzamenti. La stazione, collocata quindi ad una ventina di metri (piano del ferro) al di sotto della quota stradale di quella parte dell'abitato forma in parte il bordo di un nuovo terrazzamento ed in parte si sviluppa, nella parte a cielo aperto lungo il ponte che porta la ferrovia a reimmettersi in galleria al termine dell'attraversamento della valletta.

L'accesso avviene a partire sia dal sistema dei parcheggi previsti su tre livelli, a nord della stazione, sia direttamente dall'abitato di Cembra attraverso un ponte pedonale che collega l'area a nord della cantina con la torre delle scale e degli ascensori, accessibile anche dal livello inferiore del parcheggio. A questo livello è presente un secondo accesso, dotato esclusivamente di scale.

Il piano d'imbarco della stazione, pur sormontato dal solaio dei parcheggi, si apre al paesaggio attraverso un doppio ordine di pilastri strutturali, in banchina e lungo il bordo, consentendo alla veduta panoramica di diventare parte dell'esperienza del viaggiatore.

I volumi emergenti dal terreno riprendono le figure indentificanti della linea ferroviaria, garantendo così la continuità "corporate" del sistema. Il ponte pedonale tra torre degli accessi ed abitato riprende una struttura ad albero sia per ragioni strutturali sia per scelta estetica.

Il tratto di valletta interessato dalla realizzazione del fabbricato viaggiatori e dei livelli di parcheggio viene pareggiato tramite l'impiego di circa 35.000 mc di terreno provenienti dallo scavo delle gallerie lungo la tratta.

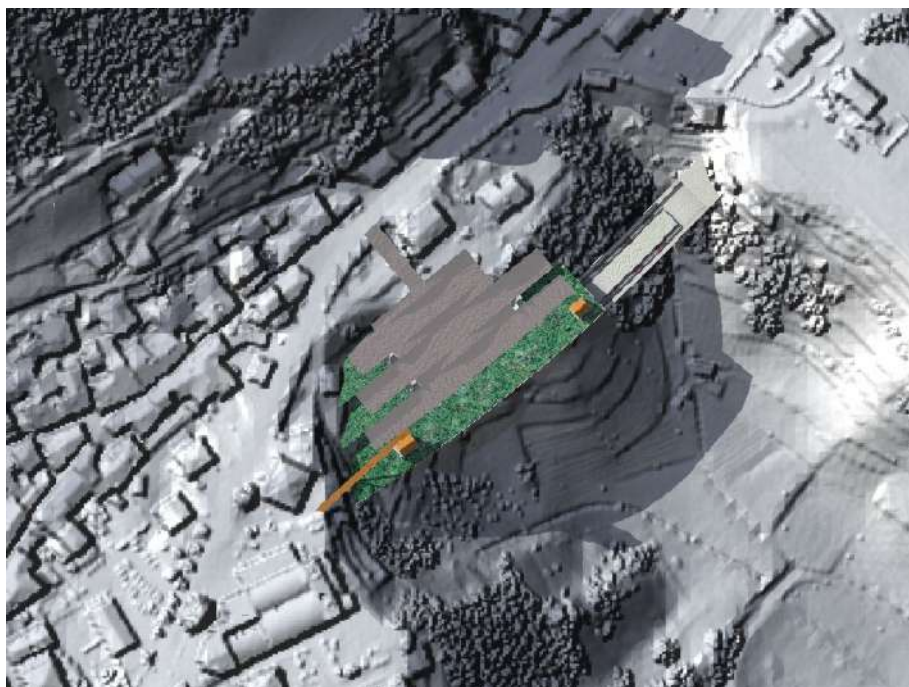


Fig. 15 Cembra/Faver:  
Vista zenitale

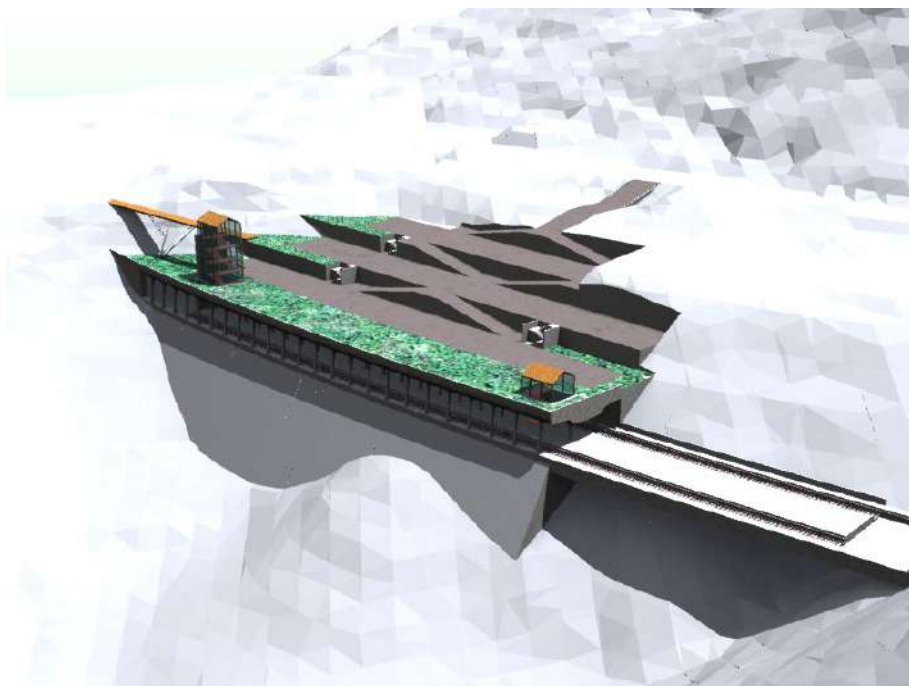


Fig. 16 Cembra/Faver:  
Vista da sud-est

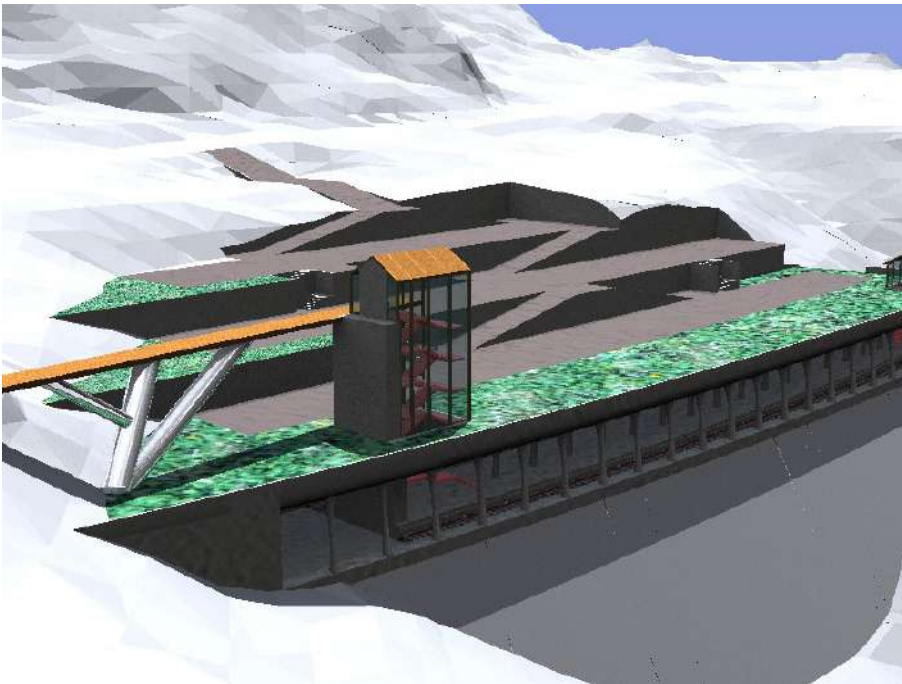


Fig. 17 Cembra/Faver:  
Vista da sud-ovest

## 6. Grumes

### Specifiche

Tipologia	Silver
Binari	1
Passeggeri di progetto	108
Posteggi auto	12 posti auto / fermata autobus
Costo stimato di costruzione	€ 1.805.000,00

La stazione di Grumes scorre lungo la scarpata al piede della strada principale dell'abitato. La realizzazione del fabbricato viaggiatori prevede uno stacco di una dozzina di metri dal ciglio della strada. Questo tratto, pareggiato al piano d'ingresso del fabbricato viaggiatori e alla strada tramite il riempimento con materiale di scavo proveniente dalle gallerie consente la realizzazione di un'area di parcheggio pubblico a servizio della ferrovia. La strada di accesso alla parte d'insediamento a valle della stazione dovrà sovrappassare il volume della galleria a giorno della tratta di accesso alla stazione. Non è stato possibile in sede di progetto preliminare definire con adeguato dettaglio il sedime di quella strada a causa della "grossolanità" del dato geografico disponibile, e servirà un rilievo di maggiore dettaglio il suo tracciamento, dettaglio generalmente alla base di progetti esecutivi.

Il piano d'imbarco si apre anche qui, come nel caso di Cambra, al paesaggio e vi si accede tramite scale o ascensore.

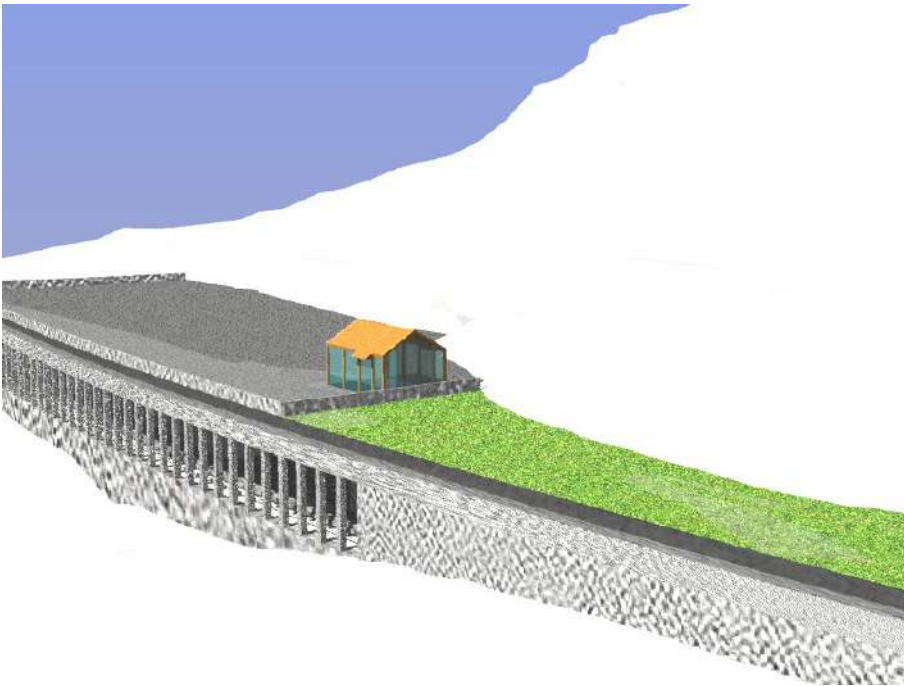


Fig. 18 Grumes:  
Vista da sud-est

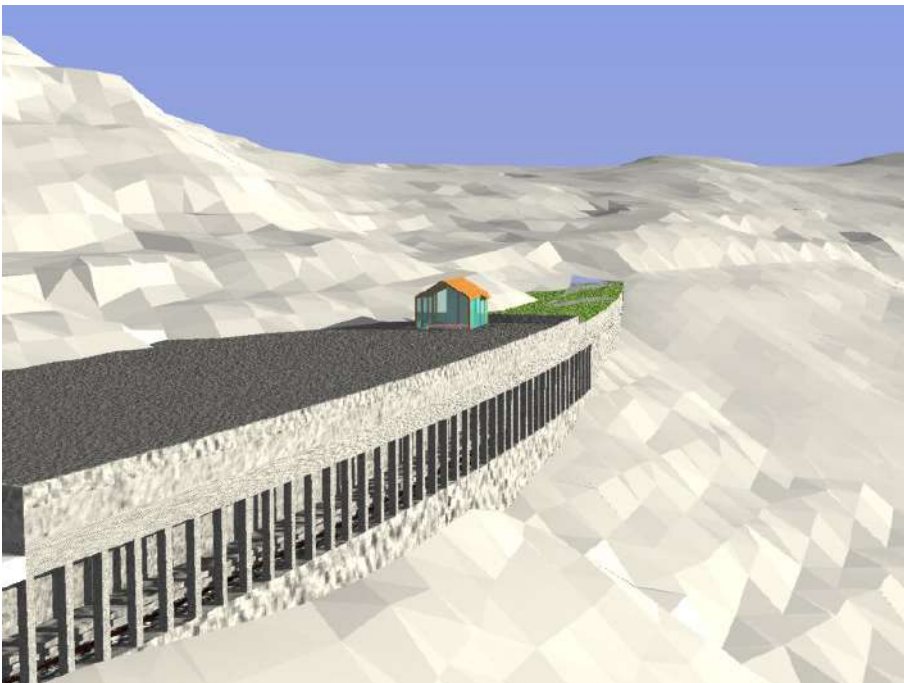


Fig. 19 Grumes:  
Vista da sud-ovest

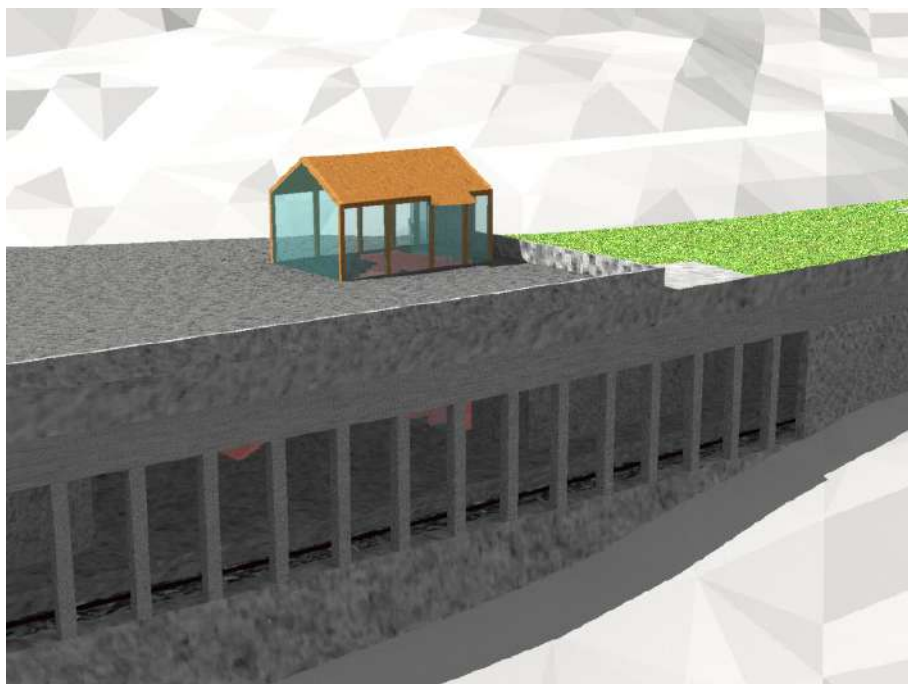


Fig. 20 Grumes:

Vista del padiglione di accesso

## 7. Capriana

### Specifiche

Tipologia	Bronze
Binari	1
Passeggeri di progetto	67
Posteggi	5 auto, fermata autobus
Costo stimato di costruzione	€ 477.000,00

La stazione di Capriana, come quella di Cembra, si estende attraverso una valletta collocata a nord del centro storico e compresa tra strada principale e centro di protezione civile. L'accesso avviene a partire dal piazzale esistente al piede settentrionale del borgo storico, dove ascensore e scale conducono al piano d'imbarco. Il piano di imbarco è coperto in parte da una mensola in cemento armato, fino al limitare del tratto di stazione interessato dal versante meridionale della valletta e successivamente da una copertura in legno. Dal piazzale si accede al paese, a piedi, percorrendo un tratto di strada storica oppure tramite normale sede stradale ad ovest.

Il volume emergente dal piazzale, il fabbricato standard in legno e vetro, è posto sull'orlo del pendio che dal piazzale scende verso nord, e nello sviluppo altimetrico segue la sezione del terreno in modo da favorire l'ingresso di luce naturale lungo il corpo scala ed allo stesso tempo rende l'edificio un oggetto architettonico dotato delle proprie specificità facendo interagire il padiglione standard con il contesto.

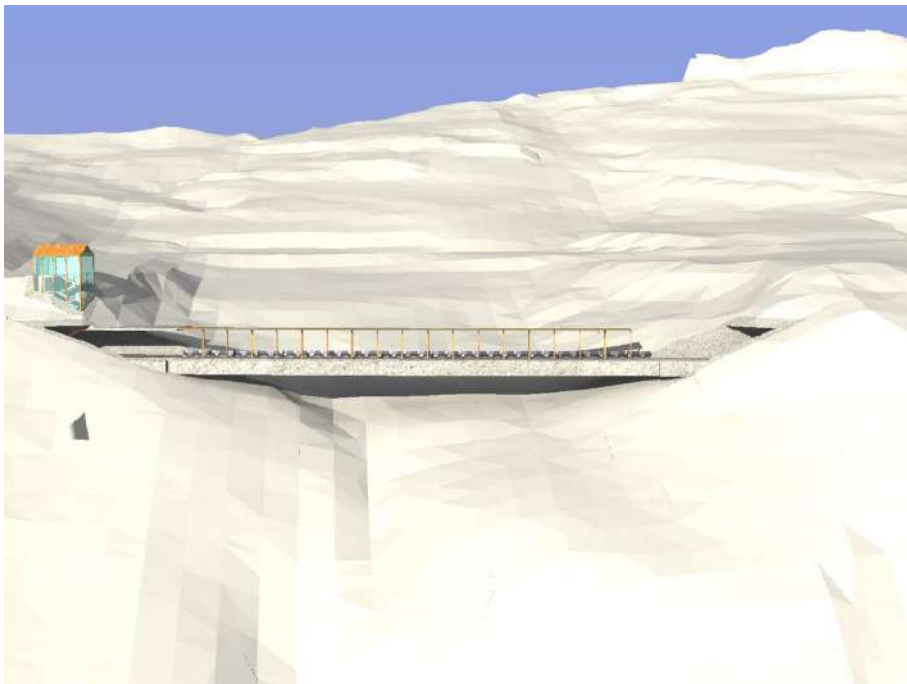


Fig. 21 Capriana:  
Vista frontale



Fig. 22 Capriana:  
Vista da sud-est

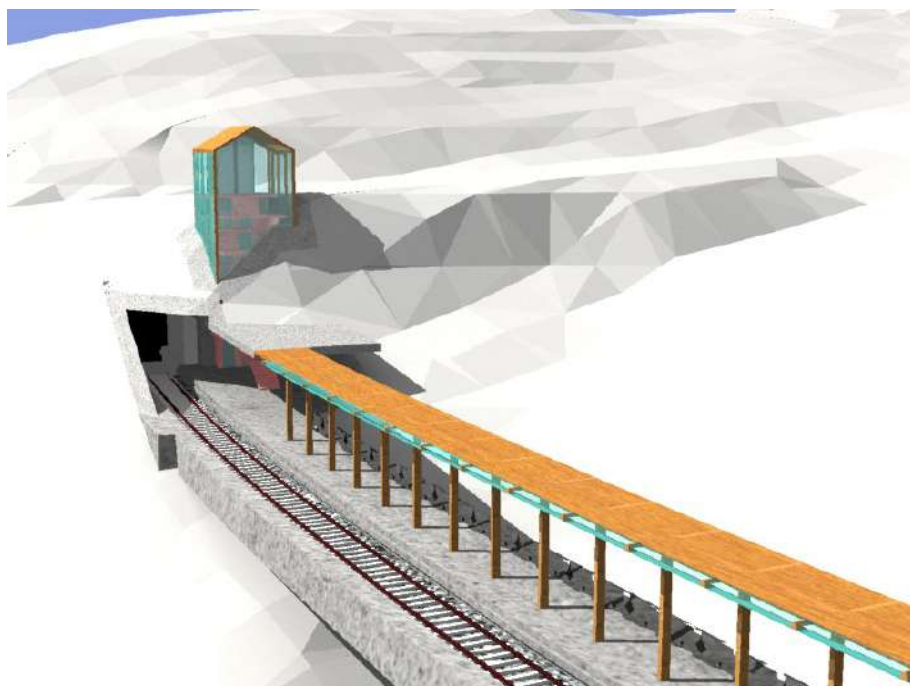


Fig. 23 Capriana:  
Vista da sud-est



Fig. 24 Capriana:  
Padiglione di ingresso

## 8. Castello e deposito materiale rotabile

### Specifiche

Tipologia	Silver
Binari	2
Passeggeri di progetto	245
Posteggi	150 auto, fermata autobus
Costo stimato di costruzione	
Stazione	€ 1.625.000,00
Deposito	€ 1.540.000,00
Sovrappassi stradali	€ 980.000,00

La stazione di Castello è quella che maggiormente restituisce l'idea della ferrovia dell'Avisio come metropolitana di valle. Questa è totalmente interrata ed è leggibile dall'esterno solo tramite la presenza dei due volumi di accesso, uno dotato di scale ed ascensore, l'altro di sole scale.

Il terreno è caratterizzato da una lieve pendenza e consente facilmente la realizzazione di un'area di parcheggio lungo la strada principale e compreso tra i due accessi.

I due volumi "dialogano" tra di loro sia per il semplice fatto di fronteggiarsi l'un l'altro, ma anche mantenendo la stessa quota di colmo del tetto. A ragione di ciò, il volume a sud-ovest è lievemente più elevato dell'altro rispetto alla quota del terreno, ma otticamente contribuisce a definire questa minuta delimitazione della stazione e delle sue aree pertinenziali.

L'estensione del parcheggio è legata anche al fatto che questa stazione possa fare da terminal per il traffico su gomma proveniente da Ora.

Il deposito, posto lievemente a valle della stazione, è destinato al ricovero del materiale rotabile in servizio prevalente tra la Val di Fiemme e la Val di Fassa. La soluzione architettonica adottata è basata sulla tipologia di base per le stazioni, estendendola su tutta la lunghezza del deposito. La scelta di prevedere chiusure in vetro ha l'obiettivo di contribuire nell'insieme, tra deposito e materiale a rimessa, alla definizione del ruolo identitario della ferrovia nel quadro del sistema di valle.

Nelle ipotesi in cui la linea non transita per Castello e Cavalese, ma per Molina e Masi di Cavalese il deposito si localizzerebbe, con le stesse caratteristiche ma senza sovrappassi, in Molina.

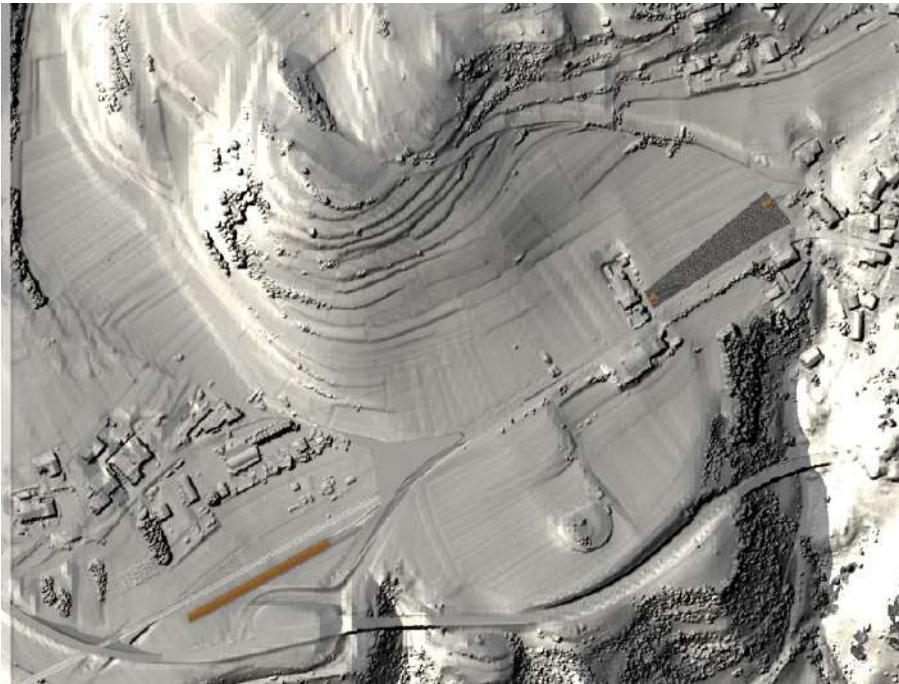


Fig. 25 Castello:  
Vista zenitale complessiva

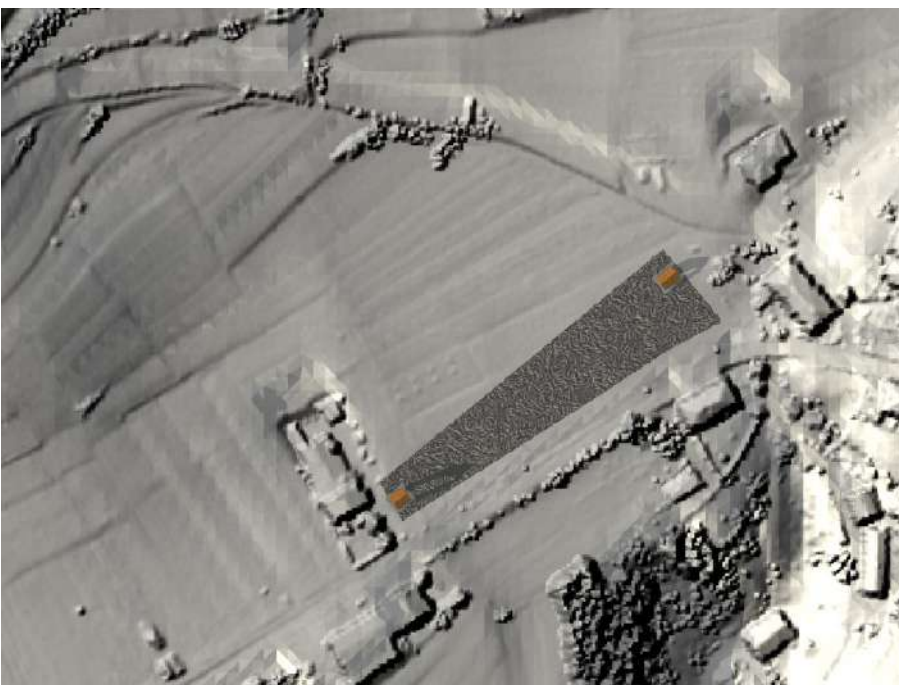


Fig. 26 Castello:  
Vista zenitale stazione

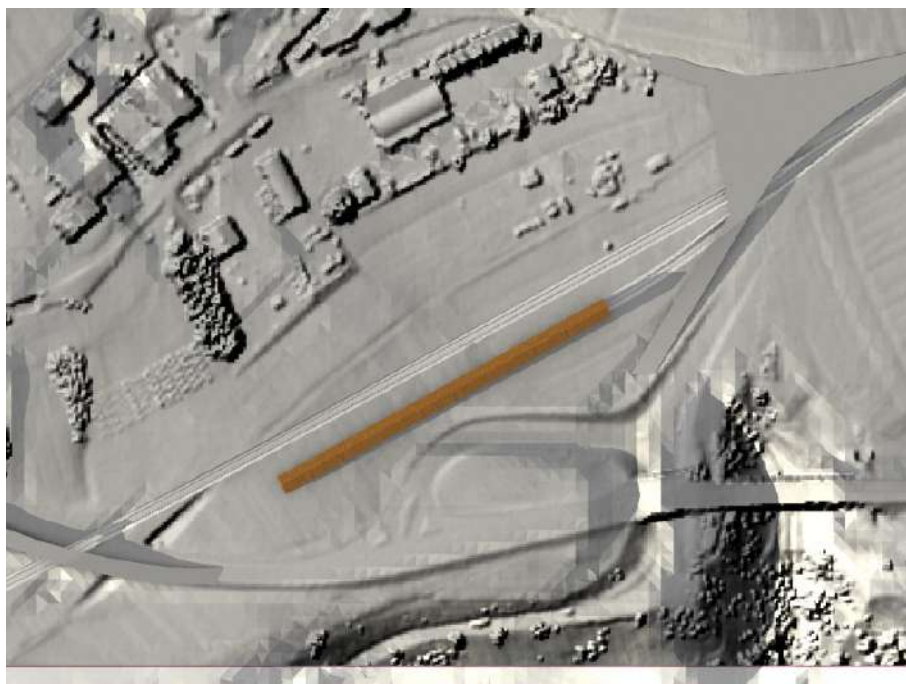


Fig. 27 Castello:  
Vista zenitale deposito

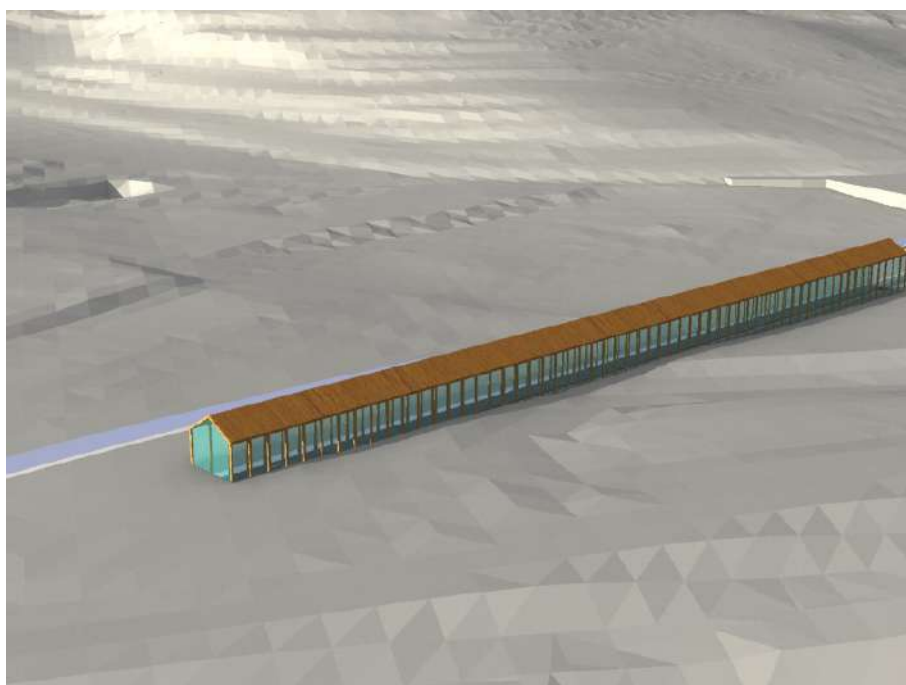


Fig. 28 Castello:  
Deposito vista da  
sud-ovest

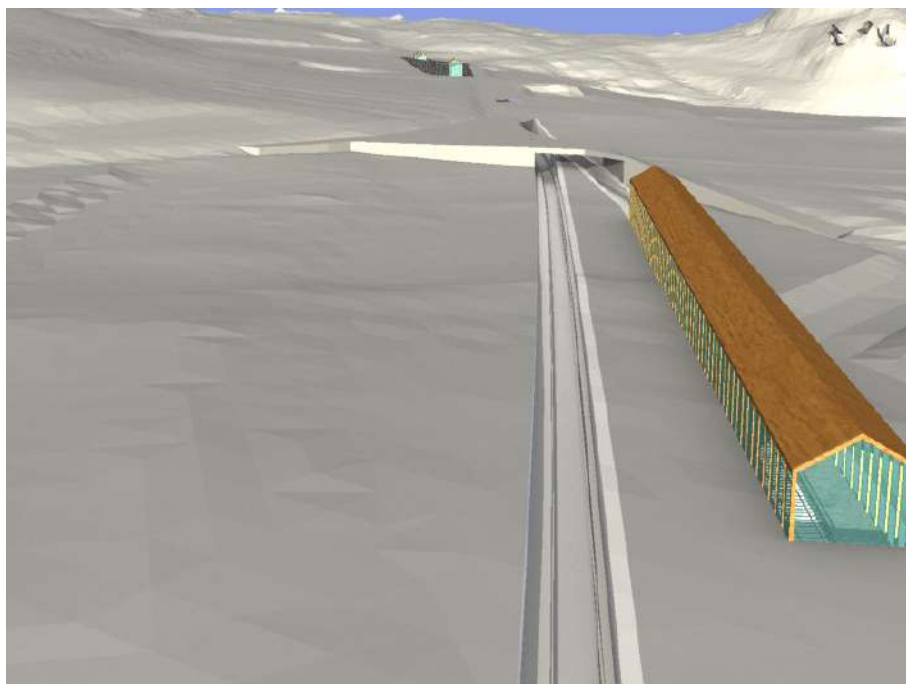


Fig. 29 Castello:  
vista da sud ovest,  
deposito e stazione



Fig. 30 Castello:  
deposito, vista da nord  
ovest

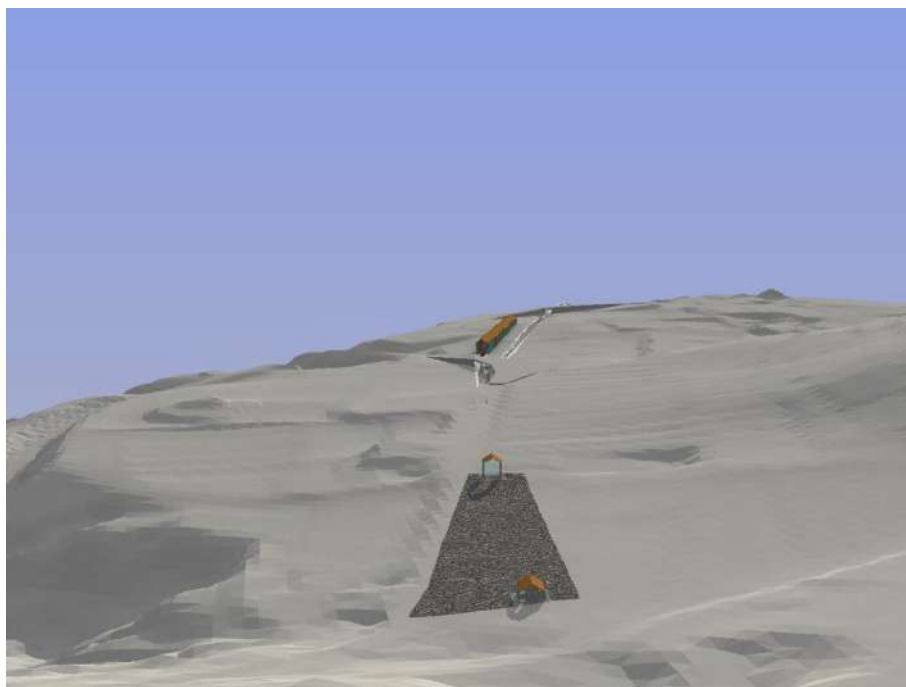


Fig. 31 Castello:  
vista da est, stazione e  
deposito

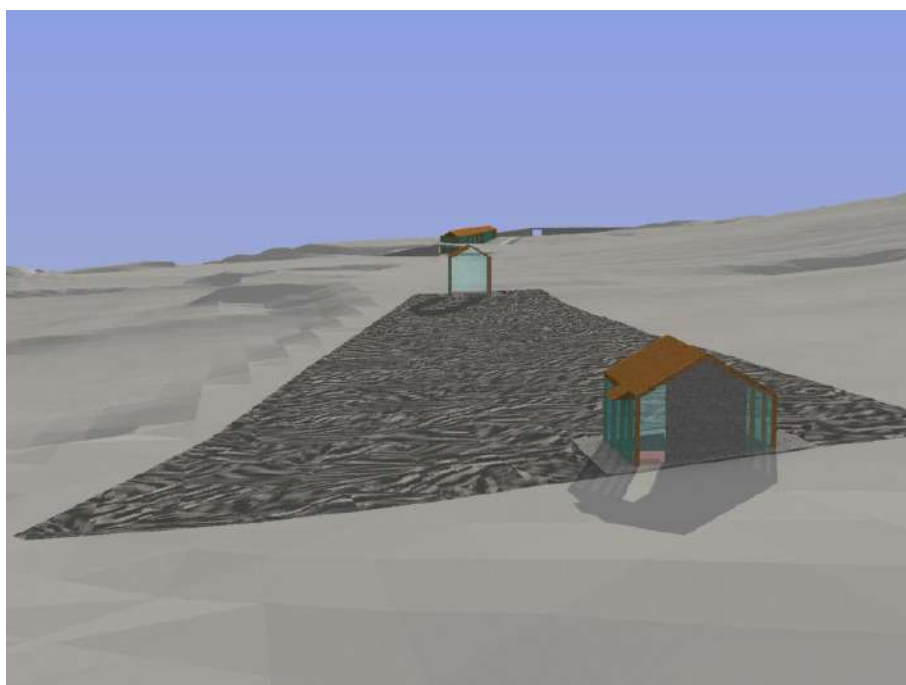


Fig. 32 Castello:  
vista da est, stazione e  
deposito

## 9. Cavalese

Specifiche	
Tipologia	Silver
Binari	2
Passeggeri di progetto	778
Posteggi	20 auto, fermata autobus
Costo stimato di costruzione	€ 5.580.000,00

La stazione di Cavalese si sviluppa per buona parte in sotterranea, tranne che per un affioramento dal terreno per ragioni di sagoma. Per favorire l'integrazione tra impianto ferroviario ed insediamento, il progetto prevede che l'accesso principale alla stazione debba avvenire dal piazzale dello stadio del ghiaccio e della stazione del Cermis, sia per favorire l'accesso veicolare privato che quello pubblico alla stazione. Il dislivello tra piano del ferro e quota del terreno a livello del piazzale è però importante, una ventina di metri. Allo stesso tempo non è neppure replicabile il modello adottato a Capriana in ragione del profilo del terreno.

Il sistema di accesso alla stazione è stato quindi pensato in modo da potere incorporare qualità e funzioni tale da rendere la stazione stessa non più solamente un luogo di transito, ma anche di destinazione. Il corpo interrato del vano scala è stato quindi sovradimensionato rispetto alle misure minime indispensabili per la realizzazione di una scala in modo da lasciare molto spazio tra distribuzione verticale e pareti di quello che è un vero e proprio pozzo. Lo spazio ricavato è destinato ad accogliere una palestra di arrampicata artificiale ed il disegno della scala e dei pianerottoli è stato pensato in relazione ai possibili percorsi di scalata. La parte emergente del pozzo riprende la figura dei massi erratici, come abbandonato da una lingua glaciale, e dotato di ampie aperture vetrate per fare entrare quanta più luce possibile all'interno.

Nella parte centrale della stazione quella che emerge dal terreno del pendio sottostante gli impianti sportivi è stata introdotta un'ampia apertura per garantire illuminazione ed areazione naturale. Al di sopra della stazione è stata ricavata un'area di sosta per autoveicoli.

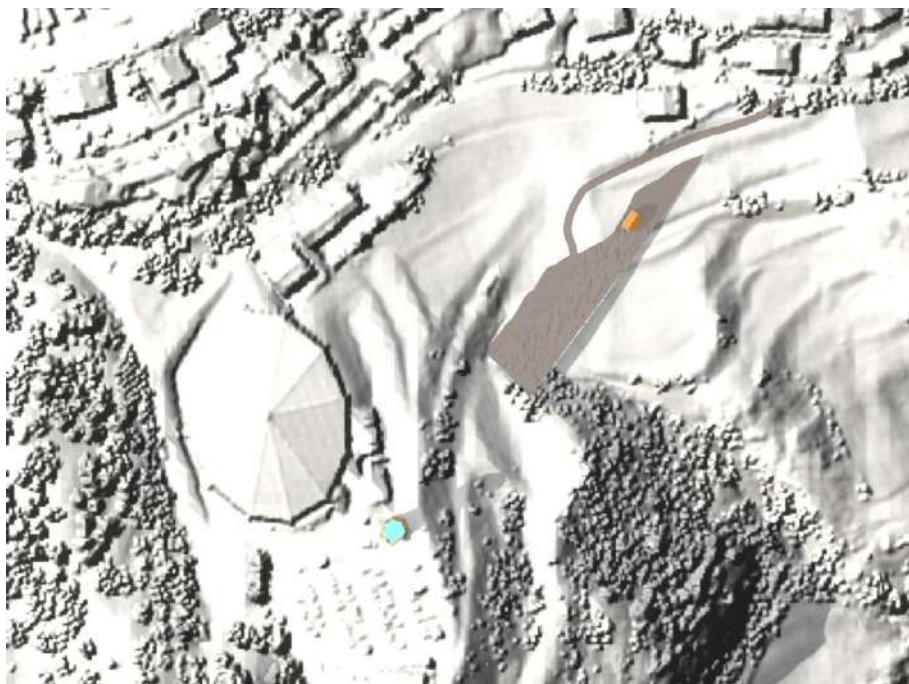


Fig. 33 Cavalese:  
Vista zenitale



Fig. 34 Cavalese:  
Vista da est

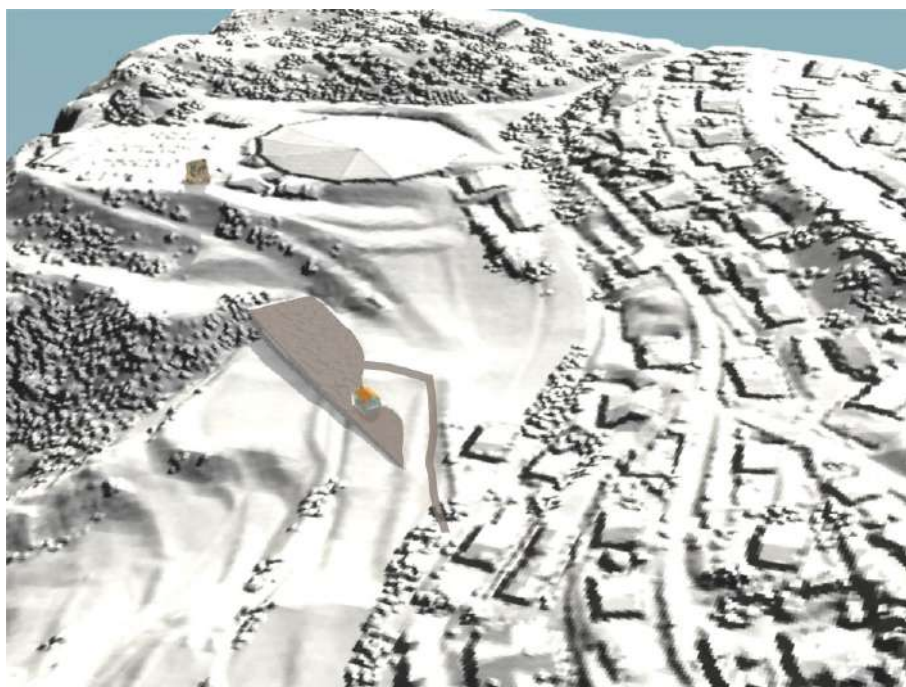


Fig. 35 Cavalese:  
Vista aerea da nord-est

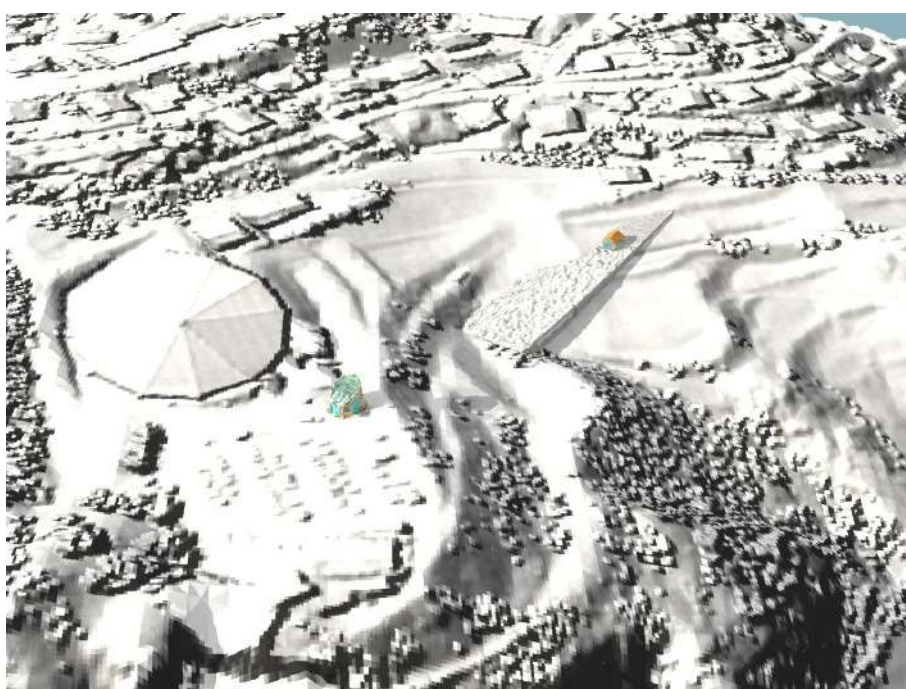


Fig. 36 Cavalese:  
Vista aerea da sud

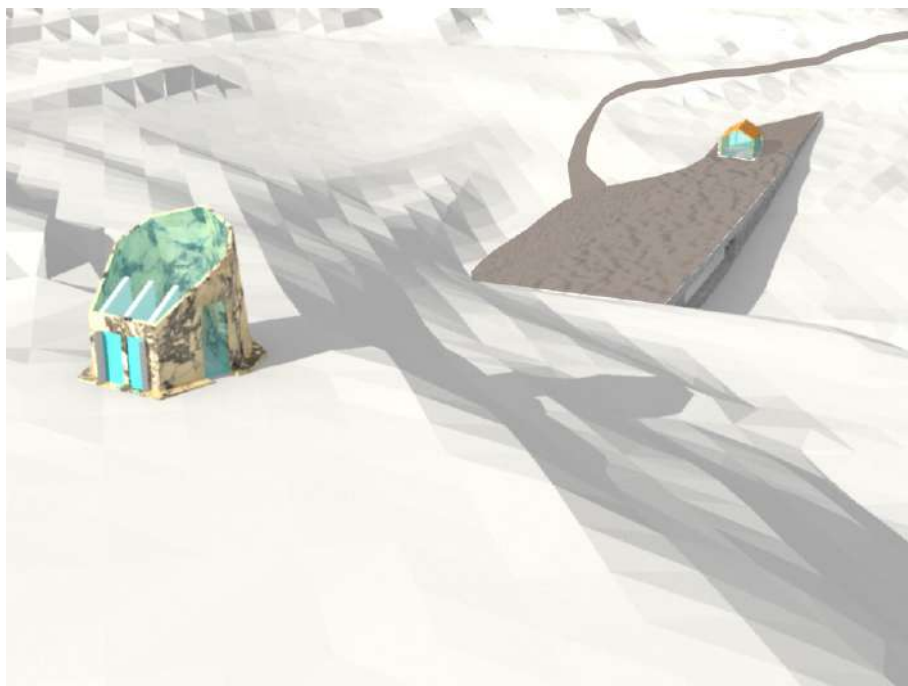


Fig. 37 Cavalese:  
Padiglione, palestra di  
roccia

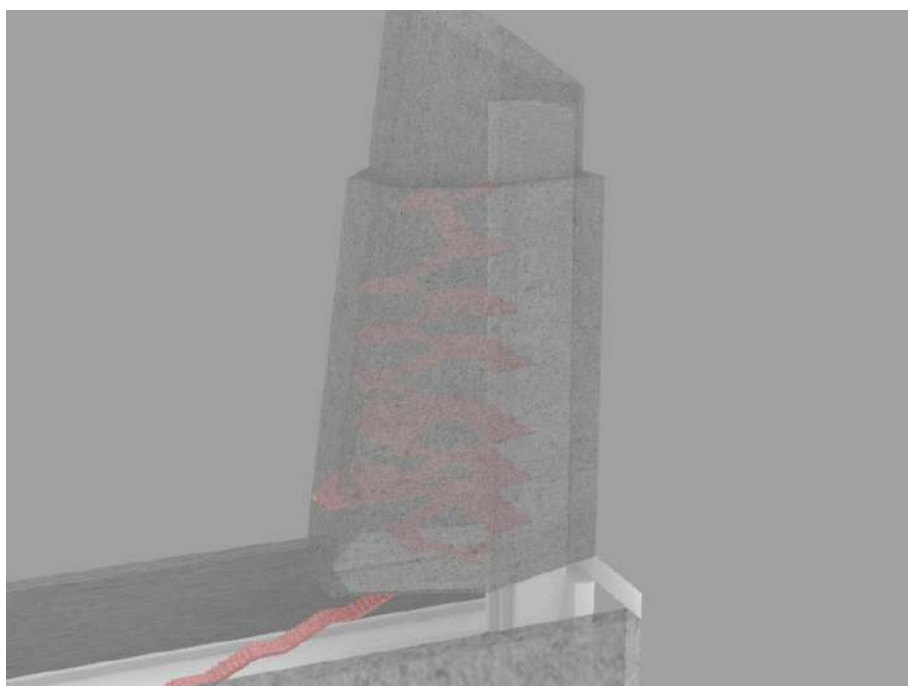


Fig. 38 Cavalese:  
Padiglione, palestra di  
roccia

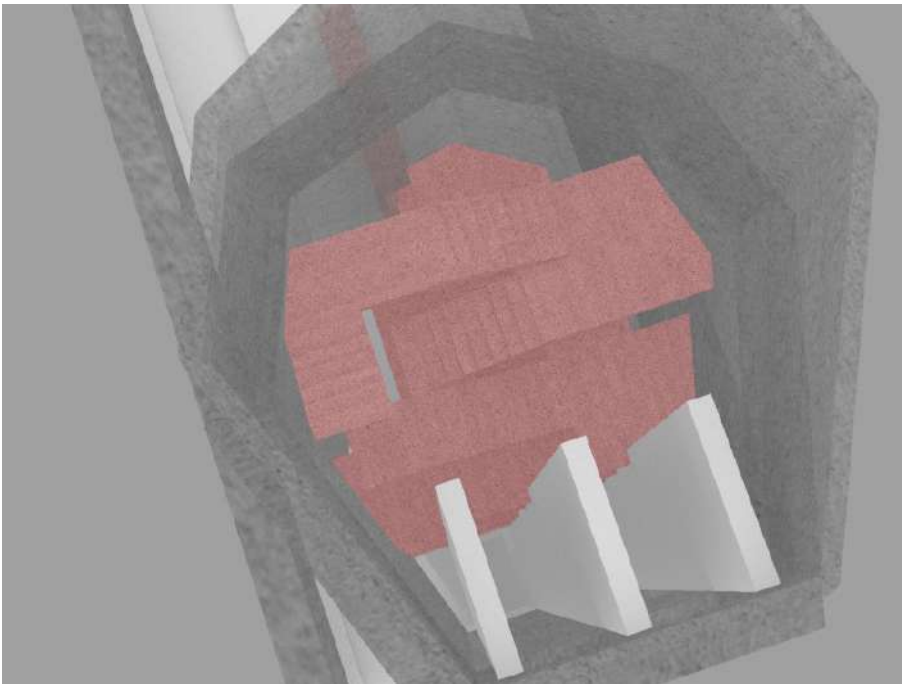


Fig. 39 Cavalese:  
Padiglione, palestra di  
roccia, vista dall'alto

## 10. Tesero

### Specifiche

Tipologia	Silver
Binari	2
Passeggeri di progetto	202
Posteggi	-
Costo stimato di costruzione	€ 2.480.000,00

La stazione di Tesero è collocata più o meno a metà del pendio che dal centro abitato scende verso la zona produttiva. Paradossalmente la stazione si trova ad essere inaccessibile da entrambi i luoghi, ma questo paradosso consente, una volta superato, non solo di garantire l'accesso alla ferrovia ma anche a riconnettere in modalità pedonale il centro storico con l'area produttiva.

Il collegamento della stazione verso i due poli inferiore e superiore viene garantito dall'impiego di due coppie di ascensori inclinati, una dal parcheggio esistente di fondovalle, l'altra dal viale di accesso alla scuola professionale.

La piastra ferroviaria è sospesa al di sopra di un piano che serve a connettere liberamente i due gruppi di ascensori e la strada d'accesso (prevalentemente destinata a mezzi di soccorso).

Considerata l'entità del taglio nel terreno, che in qualche modo ricorda sia le cave della val di cembra, ma nel profilo anche le montagne che orlano l'orizzonte prospettico, il progetto opera attraverso uno sfalsamento delle opere di contenimento del terreno che ne riprendono la sagoma e

che lungo parti sfalsate accolgono scale e rampe di accesso alle banchine ferroviarie ma anche agli ascensori. Lo sfalsamento diventa poi anche occasione per accogliere alcuni elementi naturali: i diaframmi che collegano le pareti sfalsate sono pensati in modo da consentire lo sfioro dell'umidità del terreno e delle acque piovane in modo da favorire lo sviluppo di colture di muschio lungo quelle pareti.



Fig. 40 Tesero:  
Vista zenitale

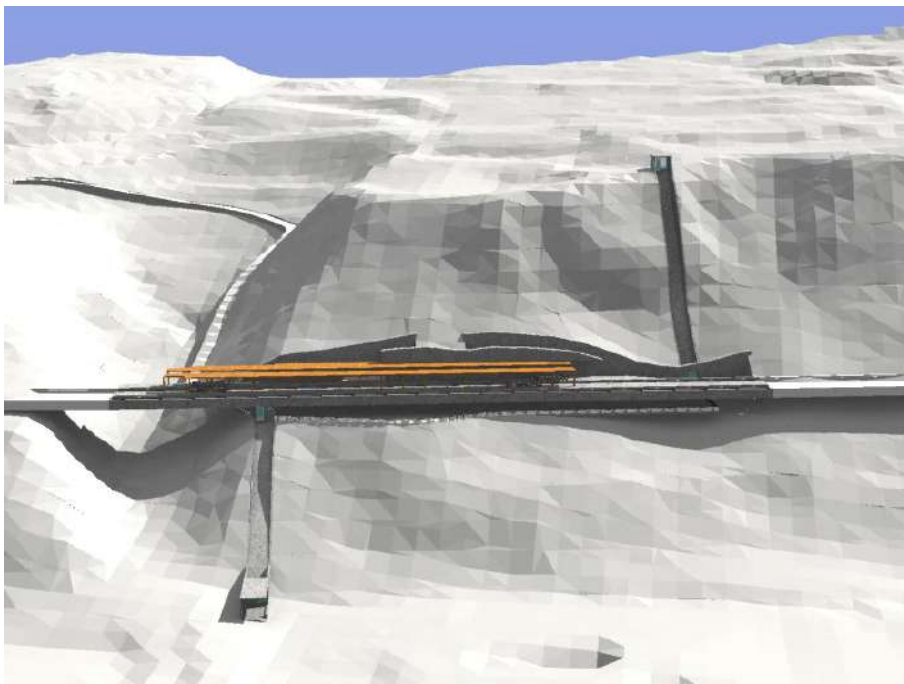


Fig. 41 Tesero:  
Vista frontale



Fig. 42 Tesero:  
Vista da est

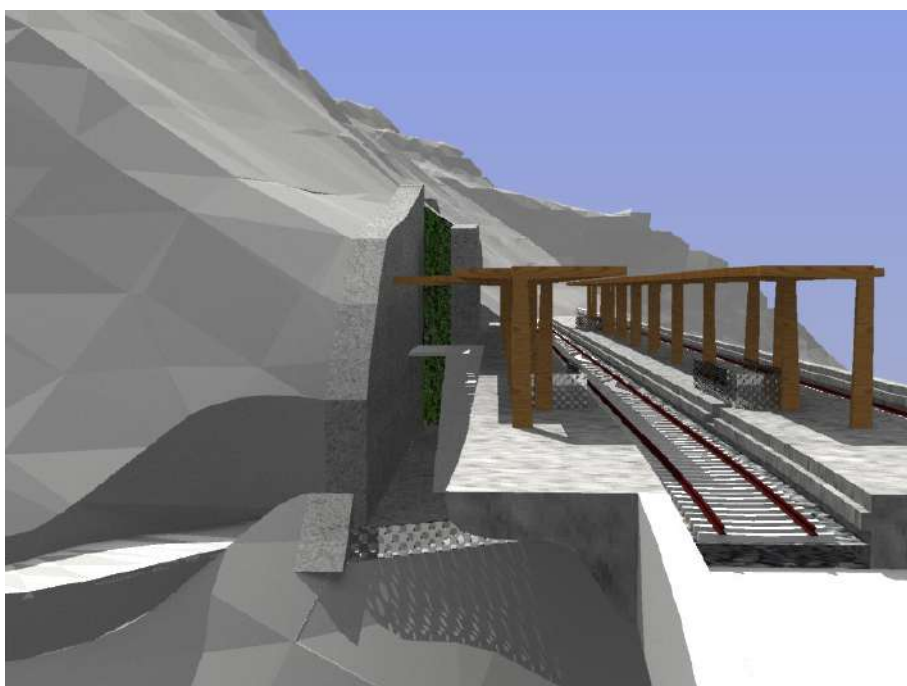


Fig. 43 Tesero:  
Vista da ovest,  
banchina

## 11. Panchià

Specifiche	
Tipologia	Silver
Binari	2
Passeggeri di progetto	113
Posteggi	15 auto, fermata autobus
Costo stimato di costruzione	€ 1.575.000,00

La stazione di Panchià è collocata all'esterno del bordo orientale dell'abitato. Il fabbricato viaggiatori, qui, in definitiva costituito dalla sola piastra delle banchine ferroviarie, scavalca un'insenatura naturale del terreno lungo la quale scorre la strada che collega il centro con il campo sportivo ed il relativo parcheggio. Qui il progetto interviene approfondendo il solco di quell'insenatura per garantire il transito veicolare e l'utilizzo del parcheggio esistente anche in funzione della stazione. Alla stazione si accede da tre diversi punti: dal paese, prevedendo nei pressi della chiesetta esistente un posteggio destinato a persone disabili o la sosta di tipo *kiss and ride* per i piccoli pulmini (dal parcheggio si accede direttamente alla banchina tramite un percorso a norma disabili), dal parcheggio del campo sportivo sottopassando la piastra e da lì accedendo ad un sistema di scale ed infine, sempre per mezzo di scale, dalla strada principale, prevedendo una fermata per gli autobus di linea. Ai piedi delle scale è stata prevista una sorta di piazzetta per ospitare un eventuale chiosco o info point pubblico.

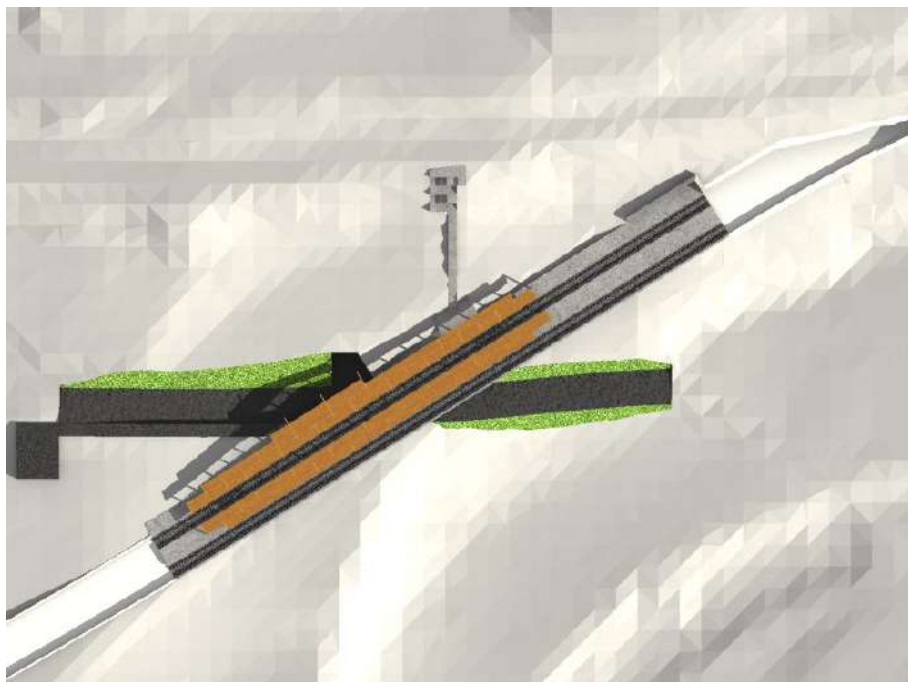


Fig. 44 Panchià  
Vista zenitale



Fig. 45 Panchià:  
Vista aerea da sud



Fig. 46 Panchià:  
Vista aerea da ovest



Fig. 47 Panchià:  
Vista aerea da sud-est



Fig. 48 Panchià:  
Vista aerea da nord-est

## 12. Ziano

### Specifiche

Tipologia	Silver
Binari	1
Passeggeri di progetto	267
Posteggi	5 auto, fermata autobus
Costo stimato di costruzione	€ 241.000,00

La fermata di Ziano a binario unico è costituita dalla sola banchina, da una copertura ed un paravento vetrato lungo il fiume a protezione dei viaggiatori in attesa.

La fermata è collocata ad immediato ridosso del centro abitato ed è dotata di un'area sosta. L'accesso al centro di Ziano avviene semplicemente attraversando il ponte a lato.

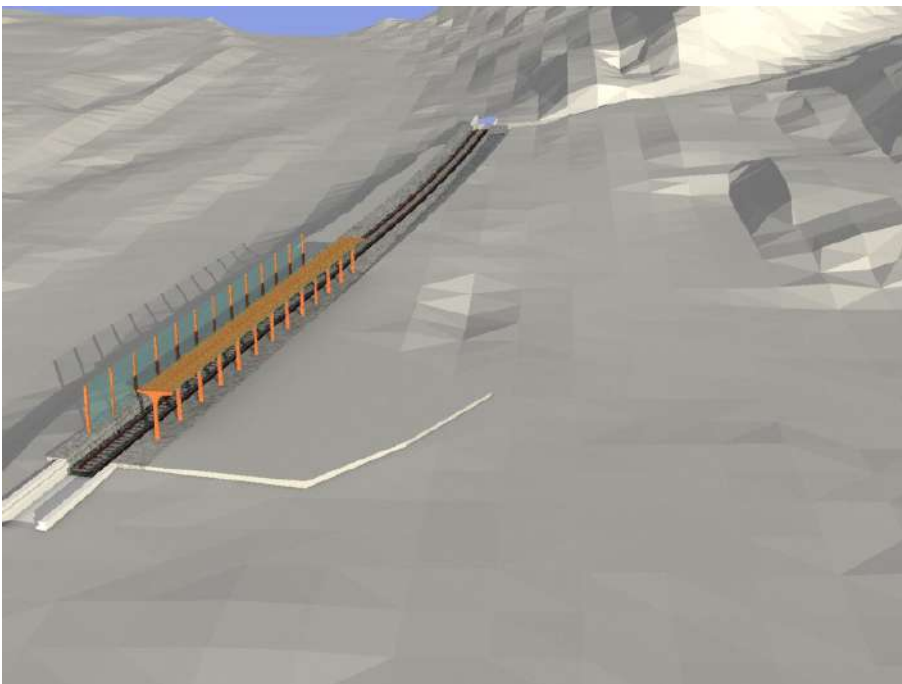


Fig. 49 Ziano:  
Vista aerea da sud-ovest

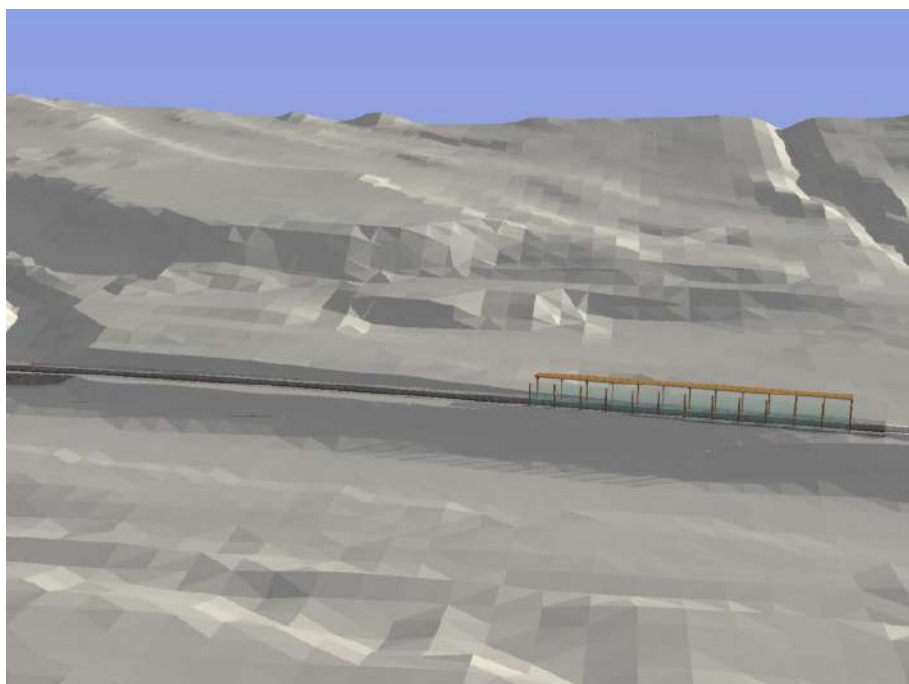


Fig. 50 Ziano:  
Vista frontale da Ziano



Fig. 51 Ziano:  
Vista frontale della  
banchina

### 13. Predazzo

#### Specifiche

Tipologia	Silver
Binari	2
Passeggeri di progetto	255
Posteggi	20 auto, fermata autobus
Costo stimato di costruzione	€ 2.360.000,00

La stazione di Predazzo è collocata al limite sud del centro di Predazzo, lungo via Marconi ed è immediatamente accessibile. In ogni caso il progetto prevede la realizzazione di posteggi auto e autobus accessori, considerato che da qui in definitiva si attesta la rete viaria per il Passo Rolle e San Martino.

Il tracciato ferroviario segue l'argine del fiume e progressivamente si interra. La stazione è collocata a immediato ridosso del punto di interramento. Il fabbricato viaggiatori, accessibile da due estremi della banchina è caratterizzato da una copertura di protezione in legno lamellare per il primo tratto di ottanta metri mentre è scoperta per il resto della sua lunghezza, fino al secondo accesso.

La copertura è modulata in modo da accogliere nella prima parte del fabbricato i viaggiatori al di sotto di una tettoia che è la proiezione dell'arcata strutturale.



Fig. 52 Predazzo:  
Vista zenitale



Fig. 53 Predazzo:  
Vista da est



Fig. 54 Predazzo:  
Vista da ovest, ingresso

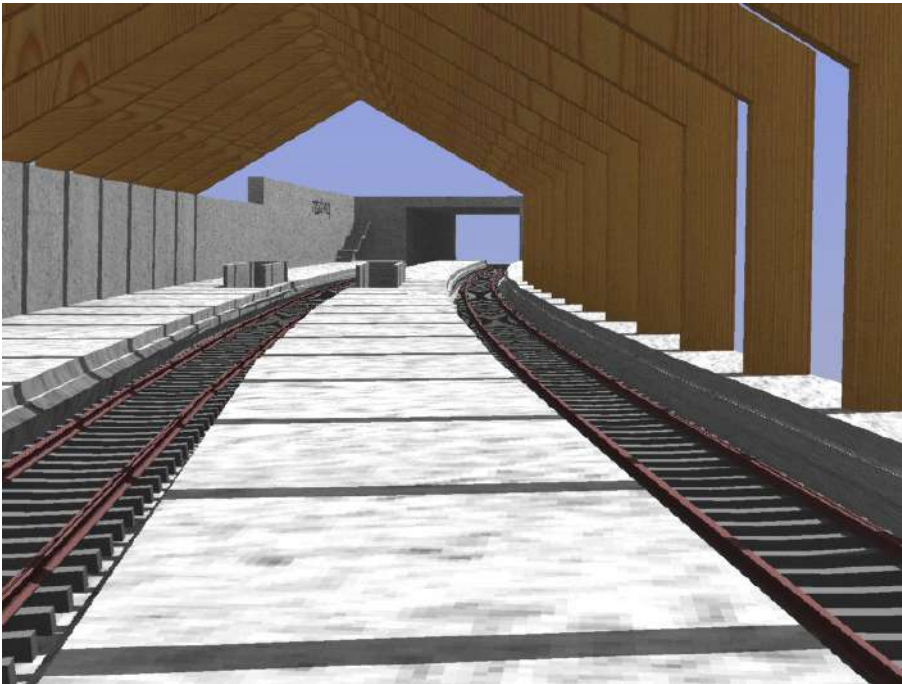


Fig. 55 Predazzo:  
Vista delle banchine

#### 14. Predazzo Centro del Salto/Cabinovia Latemar

##### Specifiche

Tipologia	Silver
Binari	2
Passeggeri di progetto	800
Posteggi	presenti
Costo stimato di costruzione	€ 2.625.000,00

La sezione trasversale della valle, fortemenete incuneata e con scarsi margini di giacitura, fa scorrere qui il tracciato ferroviario totalmente in sotterranea per evitare qualsiasi interferenza con lo svolgimento degli eventi legati allo sci nordico. In questa sede, infatti, sono stati svolte più volte parte degli eventi di coppa del mondo, ma soprattutto di Campionato del mondo, facendo di quest'area un importante *landmark* territoriale della Val di Fiemme.

La stazione è collocata in corrispondenza dell'impianto di risalita che costituisce, soprattutto in periodo invernale, la destinazione maggiormente rilevante dal punto di vista della continuità e dei numeri di utenti rispetto agli impianti del salto. La quota della banchina è quindi posta a quella dell'area d'imbarco della seggiovia ad ammorsamento automatico in modo da permettere un

passaggio da un impianto all'altro senza ostacoli lungo il percorso. La seconda uscita della stazione è collocata invece in modo da servire anche il centro salto ed il piazzale di sosta superiore.

Gli ampi spazi per la sosta, distribuiti su più livelli, soddisfano ampiamente i fabbisogni determinati sulle caratteristiche dimensionali della stazione ferroviaria rispetto alla quale, comunque, il ruolo di destinazione è fortemente preponderante rispetto a quello di origine, vista l'assenza di residenza ed attività alberghiera nell'area.

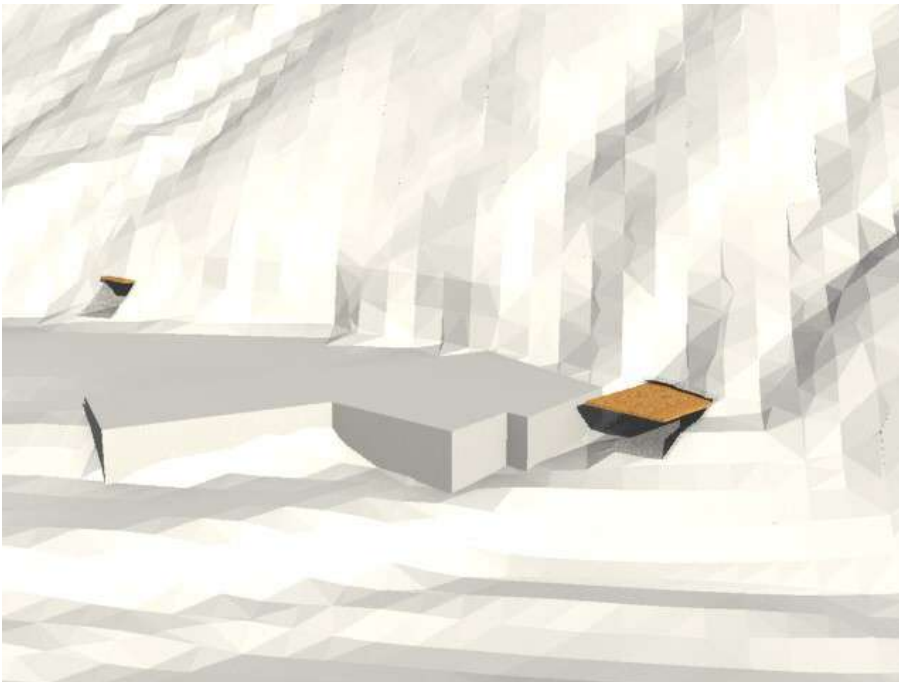


Fig. 56 Predazzo CdS:  
Vista degli ingressi alla stazione. In primo piano il volume dell'impianto di risalita e la corrispondente uscita

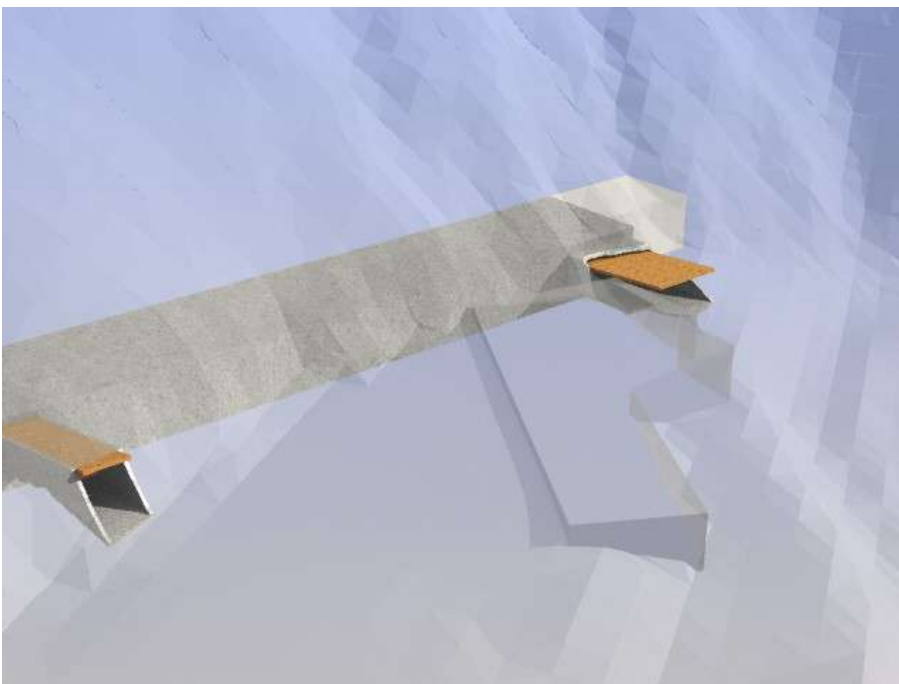


Fig. 57 Predazzo CdS:  
Ingombro della stazione ferroviaria e i due ingressi



Fig. 58 Predazzo CdS:  
Ingresso sud

## 15. Moena Marcialonga

### Specifiche

Tipologia	Silver
Binari	2
Passeggeri di progetto	1000
Posteggi	non necessari
Costo stimato di costruzione	€ 2.456.000,00

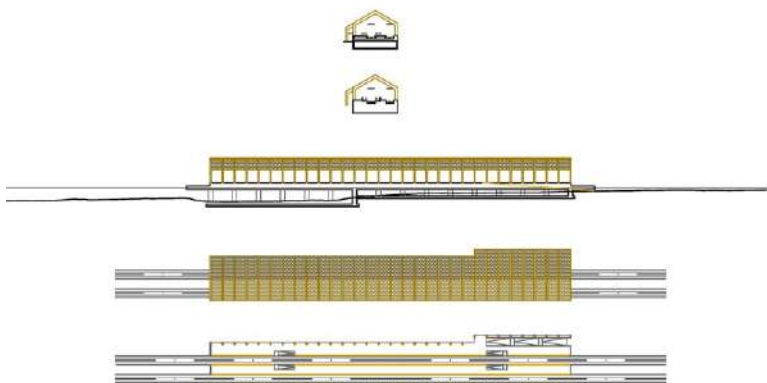


Fig. 59 Moena  
Marcialonga:  
Piante e sezioni

La stazione Moena Marcialonga è destinata ad un uso pubblico molto limitato nel tempo, quello dell'allestimento, dello svolgimento e del disallestimento delle più importante manifestazione sportiva nello sci nordico italiano, la Marcialonga, appunto. La stazione è destinata anche, si potrebbe dire soprattutto, come posto di movimento e rimessaggio materiale rotabile per i mezzi che, con frequenza ogni 15 minuti, devono sostenere il traffico in periodo di stagione.

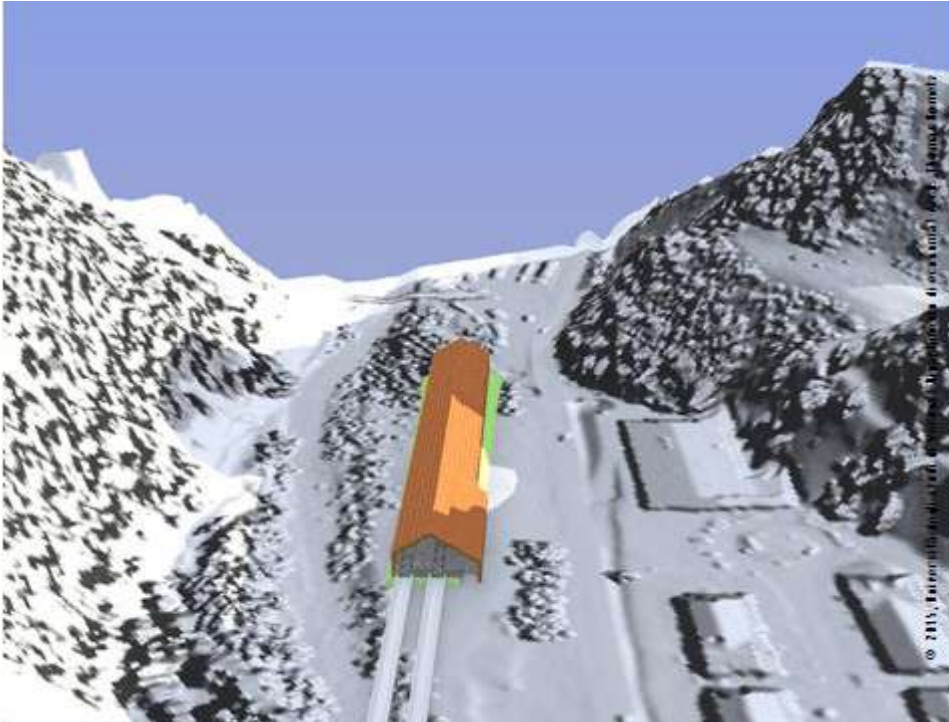


Fig. 60 Moena Marcialonga:

Vista aerea da est



Fig. 61 Moena Marcialonga:

Vista della rampa di accesso

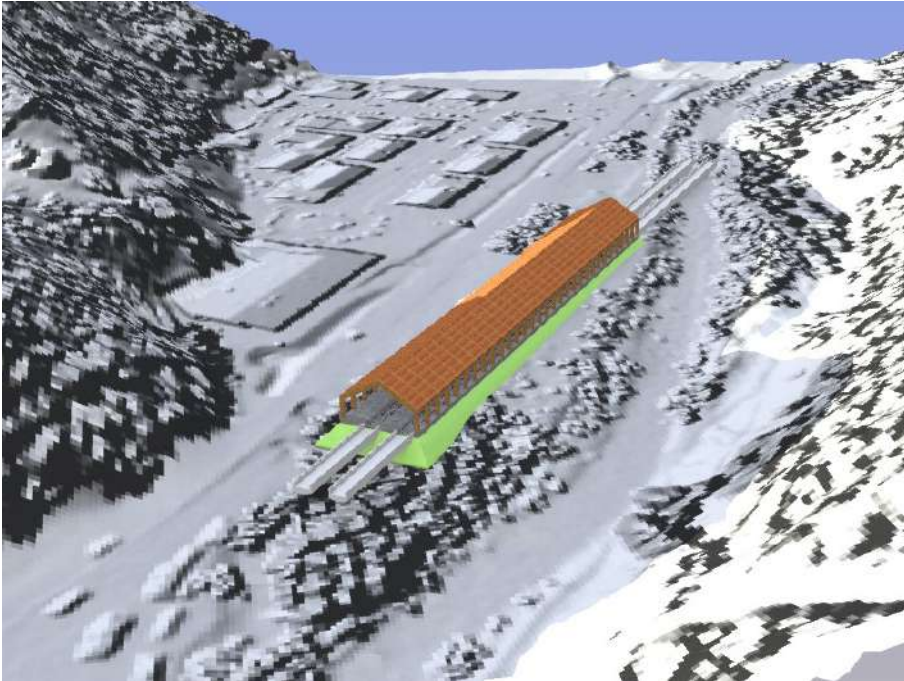


Fig. 62 Moena  
Marcialonga:  
Vista aerea da ovest

Nei giorni della manifestazione a questa stazione, collocata nell'area di partenza della gara, arriveranno parte delle migliaia di partecipanti all'evento ed è infatti dimensionata per una frequenza di punta oraria pari a circa 3000 persone. Per facilitare il deflusso di numeri così elevati di viaggiatori, le banchine e la rampa di accesso sono state dimensionate con notevole generosità.

Per il resto dell'anno la stazione sarà chiusa al servizio passeggeri e potrà servire per il rimessaggio. Per questo motivo la copertura è stata estesa a tutta la lunghezza della stazione.

**16. Moena**

## Specifiche

Tipologia	Silver
Binari	2
Passeggeri di progetto	670
Posteggi	Presenti
Costo stimato di costruzione	€ 10.419.000,00
<i>Stazione</i>	<i>€ 2.111.000,00</i>
<i>Centro commerciale</i>	<i>€ 8.308.000,00</i>

Il tracciato ferroviario nella tratta urbana di Moena scorre in grande profondità altimetrica e planimetrica rispetto al piano di campagna dell'area del Navalge verso la quale la stazione deve proiettarsi.

La conseguenza più immediata è la notevole distanza da percorrere per raggiungere le banchine di attesa dall'esterno, circa un centinaio di metri. Un percorso pedonale di tale lunghezza al chiuso è capace di generare negli utenti un stato di disagio tale da provocare una generale disaffezione nei confronti dell'uso della ferrovia in quest'area.

La soluzione adottata è quella di spezzare il percorso tramite situazioni che sappiano annullare il senso della distanza, prevedendo uno "svuotamento" del sottosuolo della collina sotto la quale è collocata la stazione, per realizzare un'ampia *Halle* che possa fungere nel caso specifico da centro commerciale.

Lo spazio interrato deve essere ampio, accogliente e per quanto possibile illuminato anche da luce naturale.

A tale scopo il progetto prevede un grande lucernario che costituisce la sola emergenza fuori terra dell'impianto sotterraneo.

Per sostenere la copertura è prevista la realizzazione di una colonna cava centrale che può essere utilizzata anche qui, come nel caso di Cavalese, per la realizzazione di un impianto per l'arrampicata libera. Il resto dello spazio è destinato al commercio e all'uso terziario pubblico e privato, anche come fonte di finanziamento del centro.

Dallo spazio centrale si accede al piazzale da due diverse uscite, una verso il centro paese e l'altra verso il Navalge e la futura stazione a valle dell'impianto Moena-Valbona.



Fig. 63 Moena:

Vista zenitale dell'area. la figura centrale mostra il lucernario.



Fig. 64 Moena:

Vista zenitale dell'area. Ingombro della stazione e del centro commerciale

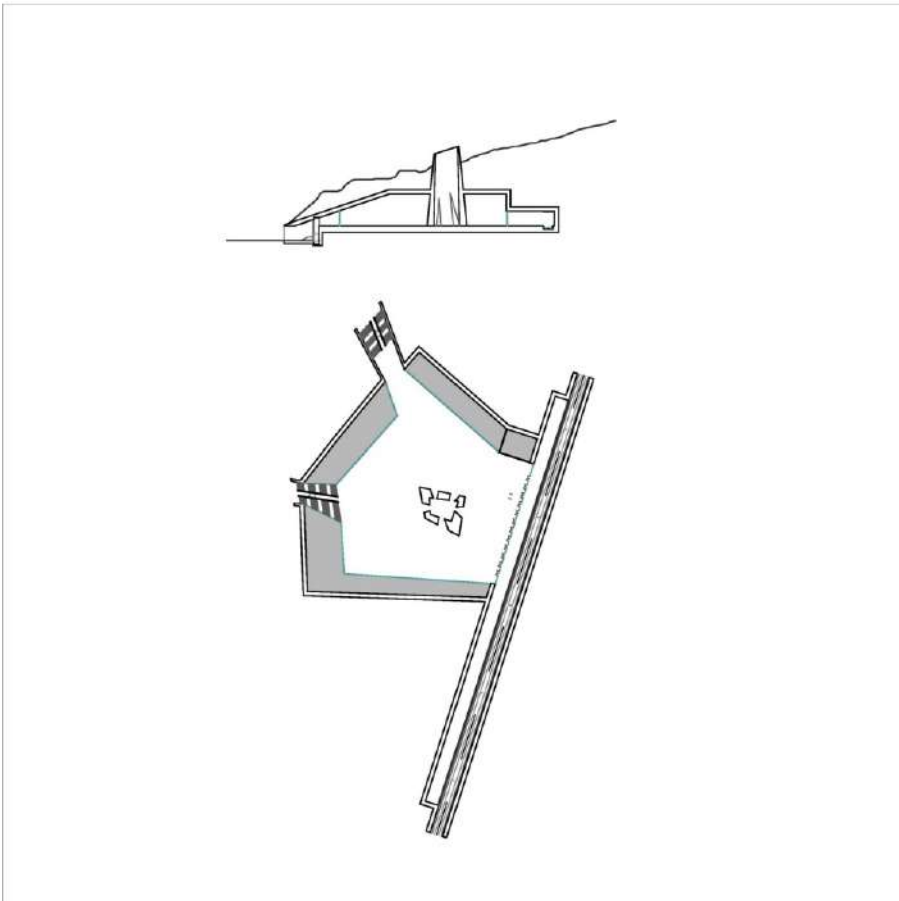


Fig. 65 Moena:  
Pianta e sezione

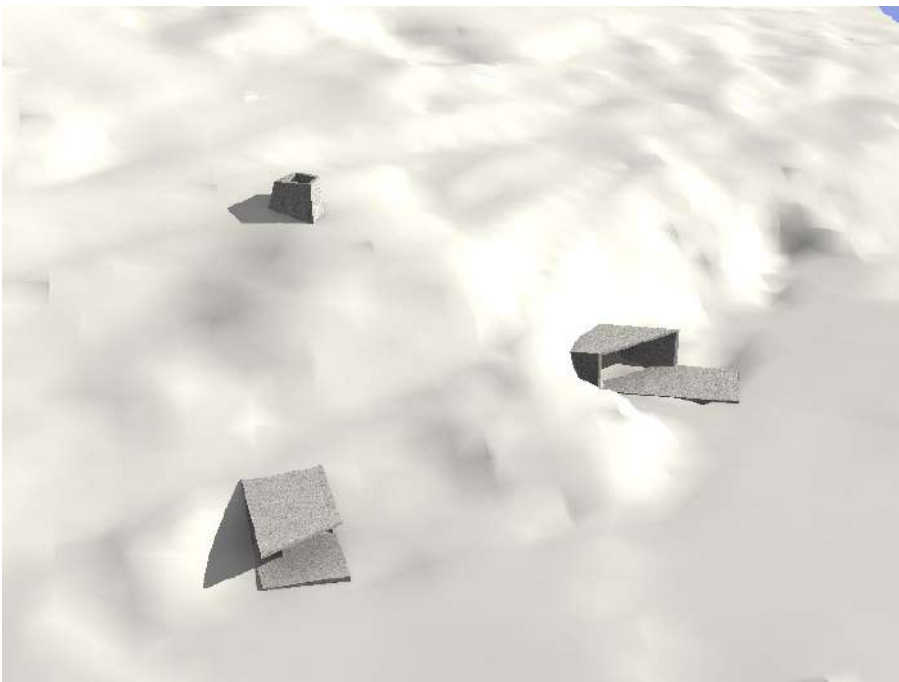


Fig. 66 Moena:  
Lucernario ed ingressi

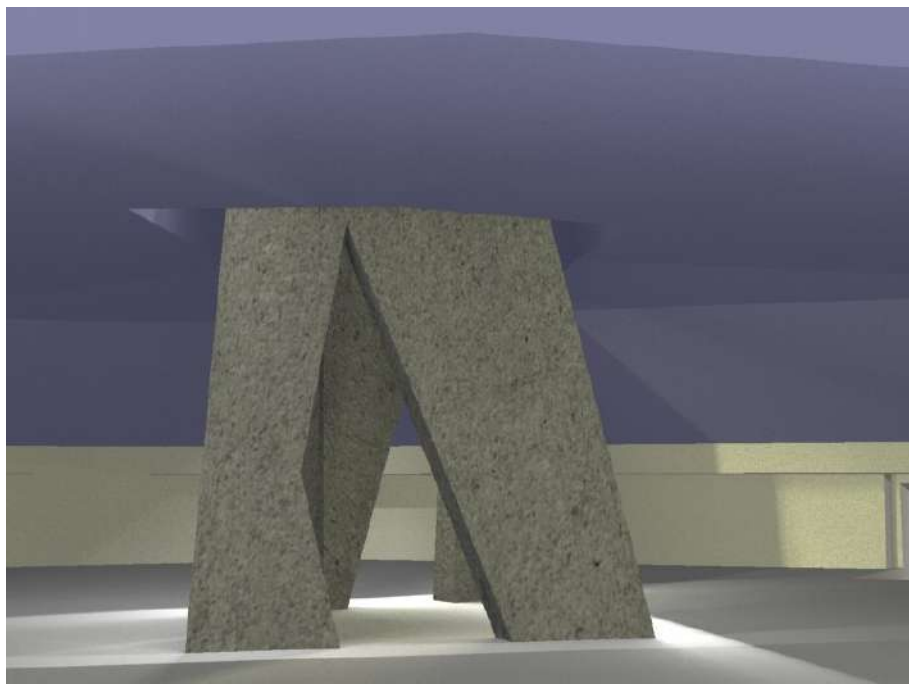


Fig. 67 Moena:  
Vista interna. Colonna  
centrale



Fig. 68 Moena:  
Vista interna. Centro  
commerciale

## 17. Soraga

### Specifiche

Tipologia	Silver
Binari	2
Passeggeri di progetto	100
Posteggi	10 posteggi auto
Costo stimato di costruzione	€ 2.462.000,00

La stazione di Soraga è collocata sull'argine sinistro dell'Avisio in corrispondenza del campo sportivo sull'altro argine in un'ansa del rilievo che consente di tracciare il sedime ferroviario in modo da farlo emergere dal terreno tra due propaggini, avvolgenti, del pendio sovrastante. Nonostante il basso numero di passeggeri di progetto è stata adottata una copertura maggiormente coprente per proteggere sia gli impianti che i passeggeri stessi.

Per collegare la stazione con l'abitato è necessario prevedere la realizzazione di un ponte, essenzialmente destinato alla circolazione ciclopedonale ed ai mezzi di emergenza.

Il fabbisogno di parcheggi è coperto da quelli esistenti.

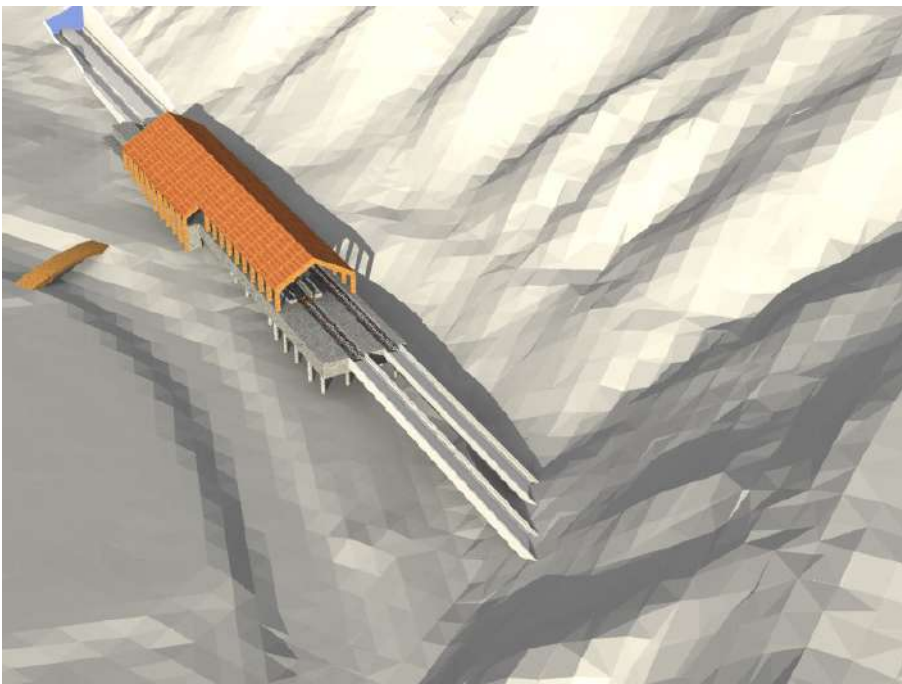


Fig. 69 Soraga:  
Vista aerea da sud



Fig. 70 Soraga:  
Vista frontale

## 18. Vigo/Pozza

### Specifiche

Tipologia	Silver
Binari	2
Passeggeri di progetto	205
Posteggi	15 posteggi auto
Costo stimato di costruzione	€ 3.355.000,00

La stazione di Pozza è collocata valle dell'abitato, lungo l'argine dell'Avisio ed è in sopraelevata per la necessità di attraversare il fiume ed entrare in galleria sul versante opposto.

La stazione è collocata su pilastri disposti su una maglia apparentemente casuale, ma che ha l'obiettivo di dare movimento allo spazio sottostante alla stazione, realizzando una sorta di bosco di pilastri, e farlo diventare quanto più possibile spazio del gioco. Una piastra centrale accompagna dall'area dell'ingrasso fino all'argine del fiume, generando così una sorta di piazza fatta di molti caratteri diversi, dall'artificializzazione di una parte di territorio comunale in parte ancora naturale, al bosco dei pilastri fino all'argine del fiume, intendendo così salvaguardare ed enfatizzare il rapporto con l'acqua.

La stazione è facilmente accessibile dal paese dalla strada che proviene dall'area del Camping e i parcheggi necessari saranno realizzati lungo il fronte principale a lato della piastra citata. Vista la differenza di quota è necessario accedere alle banchine tramite scale ed ascensori.

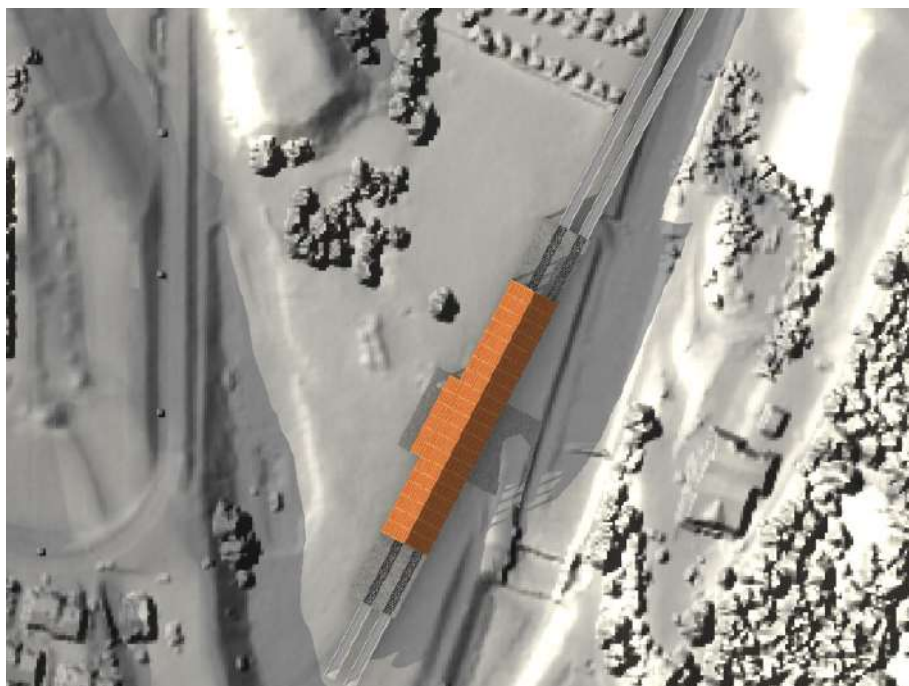


Fig. 71 Vigo:Pozza:  
Vista zenitale



Fig. 72 Vigo/Pozza:  
Vista da nord



Fig. 73 Vigo/Pozza:  
Vista da nord dalla quota  
naturale del terreno



Fig. 74 Vigo/pozza:  
Vista frontale

## 19. Pera

### Specifiche

Tipologia	Silver
Binari	2
Passeggeri di progetto	1200
Posteggi	35 posteggi auto
Costo stimato di costruzione	€ 3.201.000,00

La stazione di Pera è destinata a servire i punti di accesso ai diversi comprensori sciistici che si affacciano qui, dal Buffaure al Ciampedie/Vajolet, e che determinano un numero elevato di viaggiatori di progetto.

Il fabbricato viaggiatori è collocato pressoché in piano con il livello delle banchine d'attesa poste quasi a pari con il terreno naturale. L'ingresso principale è rivolto verso il fiume e il fabbricato viaggiatori viene sottopassato da una rampa, consentendo un facile collegamento tra i due lati della stazione (pensiamo soprattutto al passaggio pedonale degli sciatori).

Tenuto conto che questo nodo costituisce prevalentemente destinazione piuttosto che origine di trasporto, il fabbisogni di parcheggi è limitato ed è soddisfatto dai parcheggi esistenti, ma è comunque necessario prevedere un ponte a destinazione prevalentemente pedonale.



Fig. 75 Pera:  
Vista frontale



Fig. 76 Pera:  
Vista da ovest,  
sottopassaggio

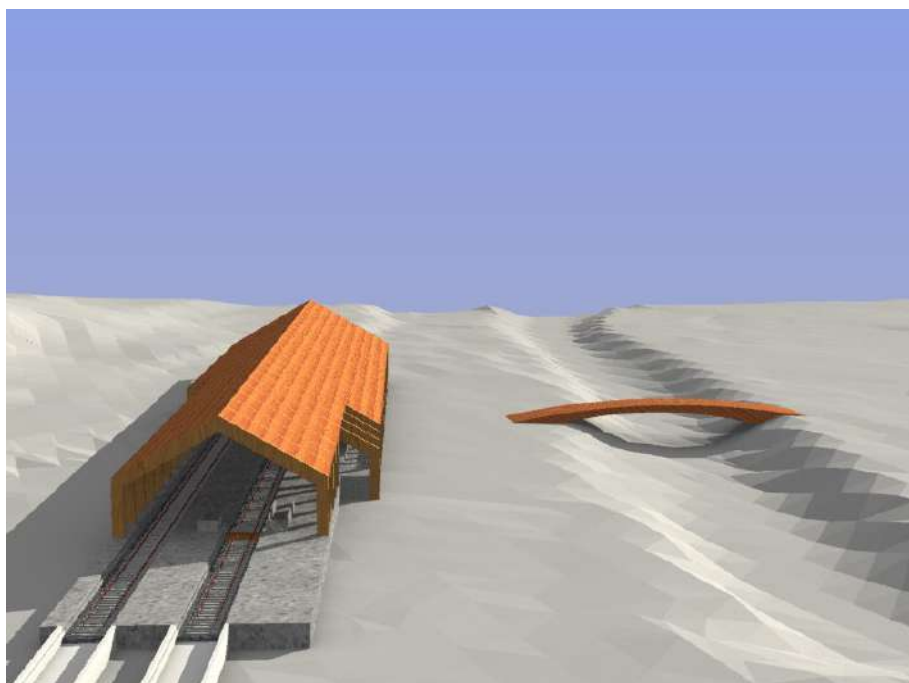


Fig. 77 Pera:  
Vista da est, area di  
ingresso

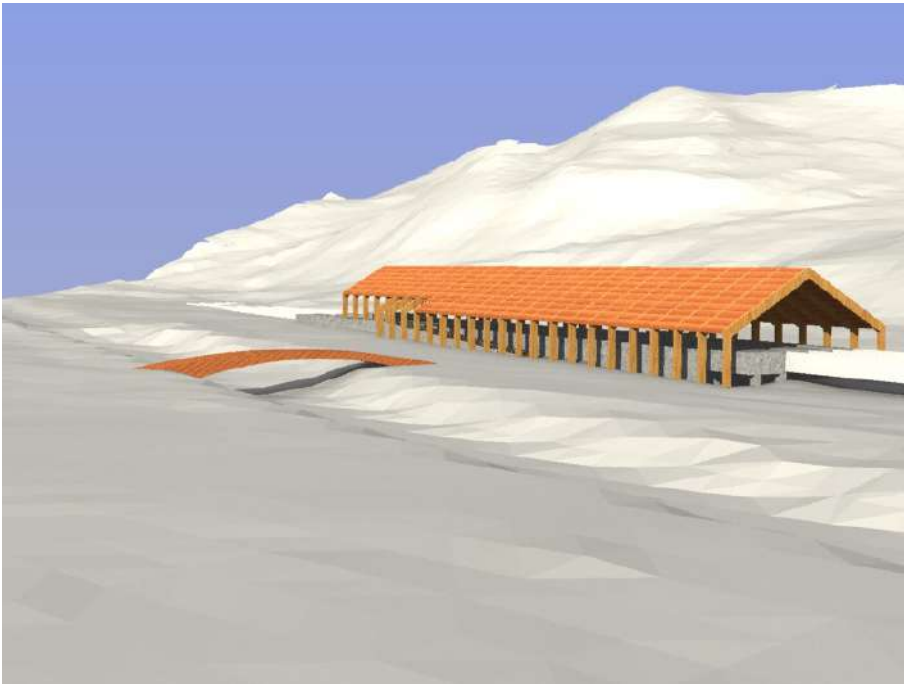


Fig. 78 Vista da ovest,  
area di ingresso e  
sottopasso

## 20. Mazzin/Campestrin

### Specifiche

Tipologia	Silver
Binari	2
Passeggeri di progetto	70
Posteggi	5 posteggi auto
Costo stimato di costruzione	€ 1.958.000,00

Il tracciato ferroviario scorre qui in trincea, impostando la quota del ferro e quindi delle banchine a pochi metri al di sotto della quota di campagna.

La stazione ha un basso numero di passeggeri di progetto e quindi richiede dimensioni contenute, salva la necessità del doppio binario per le ragioni di esercizio e di orario (incrocio dei treni).

Il progetto prevede di realizzare il fabbricato viaggiatori totalmente in conglomerato cementizio e di utilizzare l'insenatura naturale del terreno e il relativo dislivello alle spalle della stazione per il deposito di materiale di scavo proveniente dalle gallerie, pareggiando così il terreno.

L'accesso avviene da una rampa inclinata, protetta da una copertura che riprende la maglia del terreno escavato.

La stazione è accessibile dall'abitato e dalla rete principale di viabilità tramite un ponte esistente. Il fabbisogno di parcheggi è estremamente limitato. I parcheggi sono posti in corrispondenza dell'ingresso.

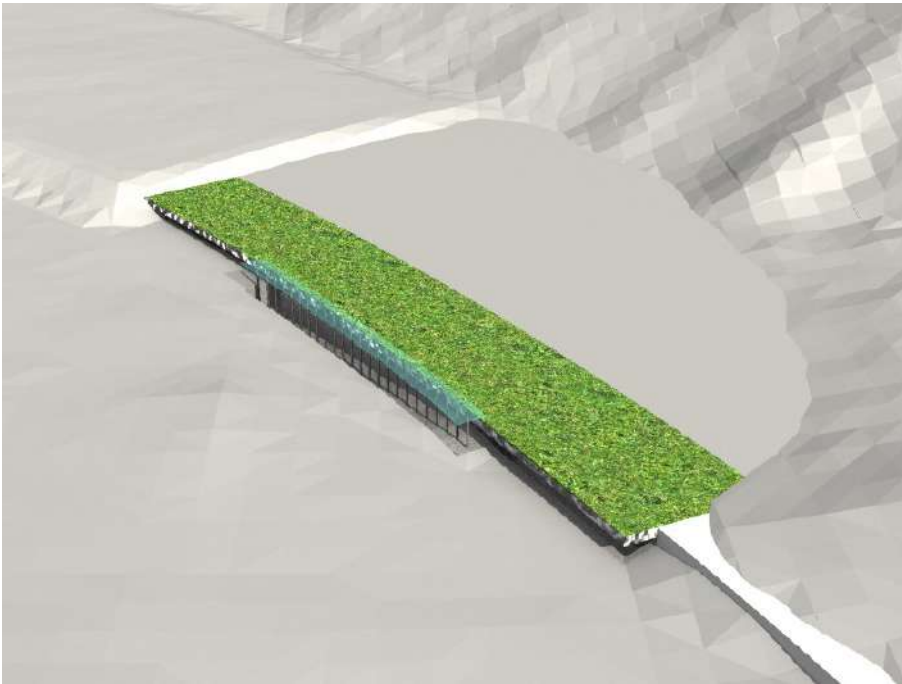


Fig. 79  
Mazzin/Campestrin:  
Vista aerea, area di  
ingresso e riempimento



Fig. 80  
Mazzin/Campestrin:  
Vista ingresso

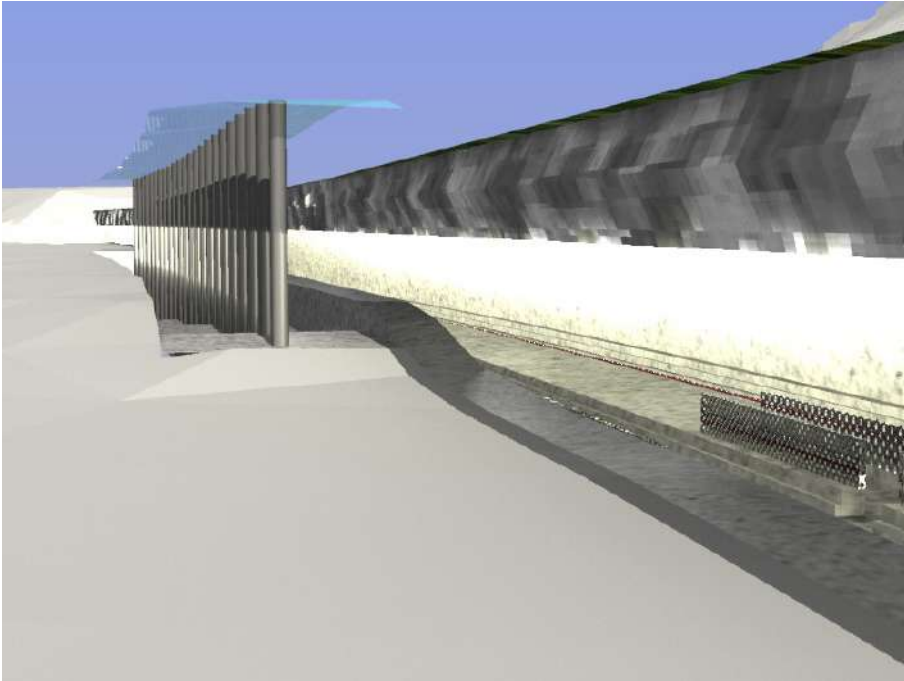


Fig. 81  
Mazzin/Campestrin:  
Ingresso

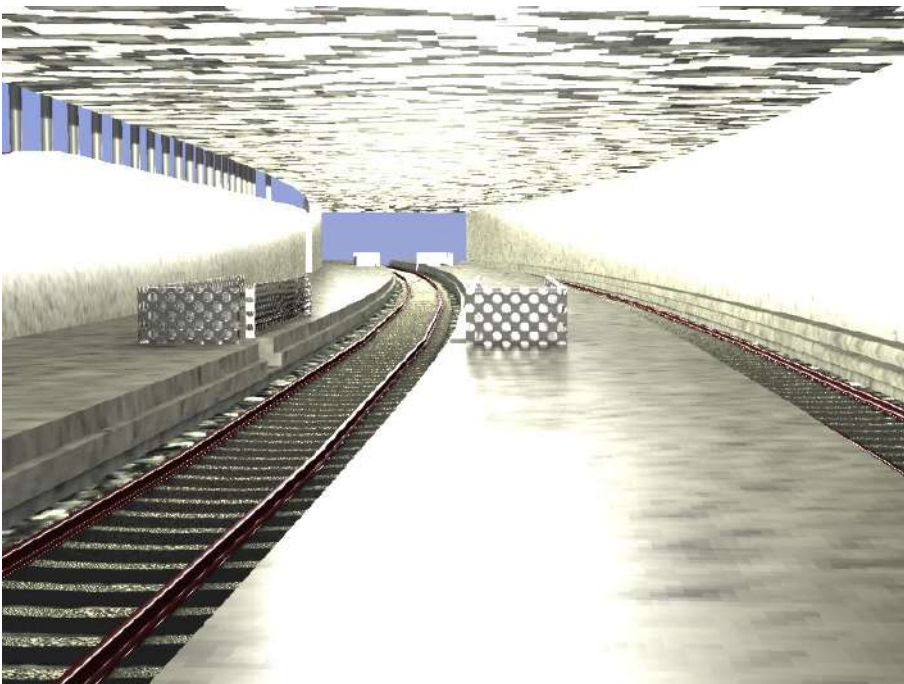


Fig. 82  
Mazzin/Campestrin:  
Interno

## 21. Campitello

### Specifiche

Tipologia	Silver
Binari	2
Passeggeri di progetto	387
Posteggi	15 posteggi auto
Costo stimato di costruzione	€ 3.965.000,00

La stazione Campitello è prevista al piede di un forte pendio che comporterebbe la realizzazione di opere di contenimento del terreno di un certo impatto, tenuto conto del fatto che il piano della banchina è posto al livello della quota di campagna e che l'ingresso alla stazione può avvenire a raso. La proposta qui sviluppata cerca di alleggerire tali opere. Le entrate sono previste sui due lati.

Affacciando la stazione sul parcheggio della funivia del Col Rodella, il fabbisogno di posteggi viene risolto da quello.



Fig. 83 Campitello:  
Vista zenitale



Fig. 84 Campitello:  
Vista frontale



Fig. 85 Campitello:  
Vista aerea lato nord

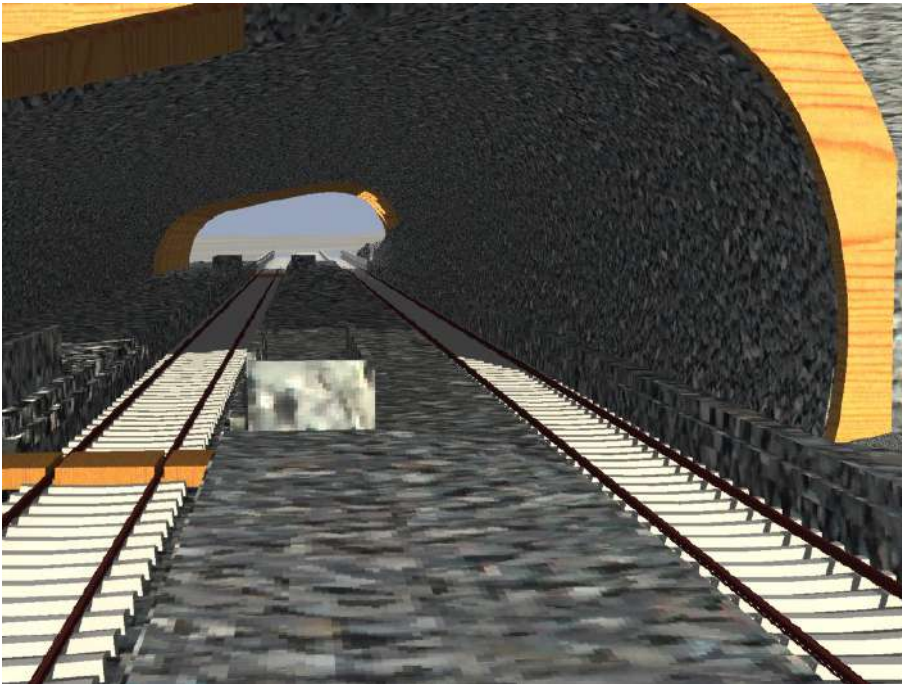


Fig. 86 Campitello:  
Vista banchina

## 22. Canazei

### Specifiche

Tipologia	Silver
Binari	2
Passeggeri di progetto	800
Posteggi	35 posteggi auto
Costo stimato di costruzione	€ 2.125.000,00

La stazione di Canazei è collocata sul margine meridionale dell'abitato in corrispondenza dell'attuale camping e lungo l'argine dell'Avisio. Le ragioni di tracciamento suggeriscono una rettifica di tratto del fiume vista la scarsa differenza di quota tra piano del ferro e terreno naturale.

Questa ridotta differenza di quota consente anche di impostare il piano delle banchine di attesa a circa 1,5 metri al di sopra della quota di campagna con il vantaggio di avere un accesso praticamente a raso e reso possibile dall'impiego di una sola rampa.

Il progetto prevede anche la realizzazione di un piccolo centro servizi, al pari di quanto previsto per Gardolo, dato che Canazei costituisce in qualche modo il capolinea del sistema metropolitano di valle.

Il fabbisogno di parcheggi è ampiamente garantito dalla trasformazione dell'area del Camping in area urbanizzabile.



Fig. 87 Canazei:  
Vista zenitale



Fig. 88 Canazei:  
Vista aerea da sud est,  
ingresso e centro servizi



Fig. 89 Canazei:

Vista ingresso e centro servizi

## 23. Alba/Penia

### Specifiche

Tipologia	Silver
Binari	2
Passeggeri di progetto	634
Posteggi	15 posteggi auto
Costo stimato di costruzione	€ 1.958.000,00

La stazione di Alba/penia di Canazei costituisce il capolinea fisico del tracciato ferroviario e rimessaggio materiale rotabile. Collocata sull'argine destro dell'Avisio, lungo l'attuale percorso ciclopedonale sul lungofiume, serve impianti sportivi, lo stadio del ghiaccio, la funivia del Ciampac e quella Alba-Col dei Rossi.

Il progetto prevede di collocare la stazione a cavallo del piede del versante che scende dal nord in modo da mantenere la continuità del percorso lungofiume citato, ed anzi, utilizzando questo come via principale di accesso. Per raggiungere quest'obiettivo, l'impianto viene incassato parzialmente nella montagna e prolungato verso la SP 641 di una cinquantina di metri rispetto alle altre stazioni, limitate a 150 metri di lunghezza.

La parte di copertura che fuoriesce dalla montagna viene trasformata in terrazzo, solarium, calpestabile e come accesso alle falesie esistenti ed utilizzate per la pratica del free climbing. La terrazza è resa accessibile da un'ampia scalinata posta sulla testata est della piastra. Da qui è previsto un'ulteriore accesso alle banchine, sempre tramite una scalinata. L'accessibilità è comunque garantita dalla Promenade lungo fiume.

Il fabbisogno di parcheggi è limitato perché anche in questo nodo è preponderante il ruolo di destinazione. In ogni caso tale fabbisogno è garantito dai parcheggi esistenti, posti nelle immediate vicinanze al di là della strada provinciale come la fermata/stazionamento bus.

Per facilitare l'accesso all'altra sponda del fiume e quindi al palazzo del ghiaccio e realizzare una direttrice rettilinea verso gli impianti funiviari è necessario prevedere un ponte a destinazione prevalentemente pedonale.

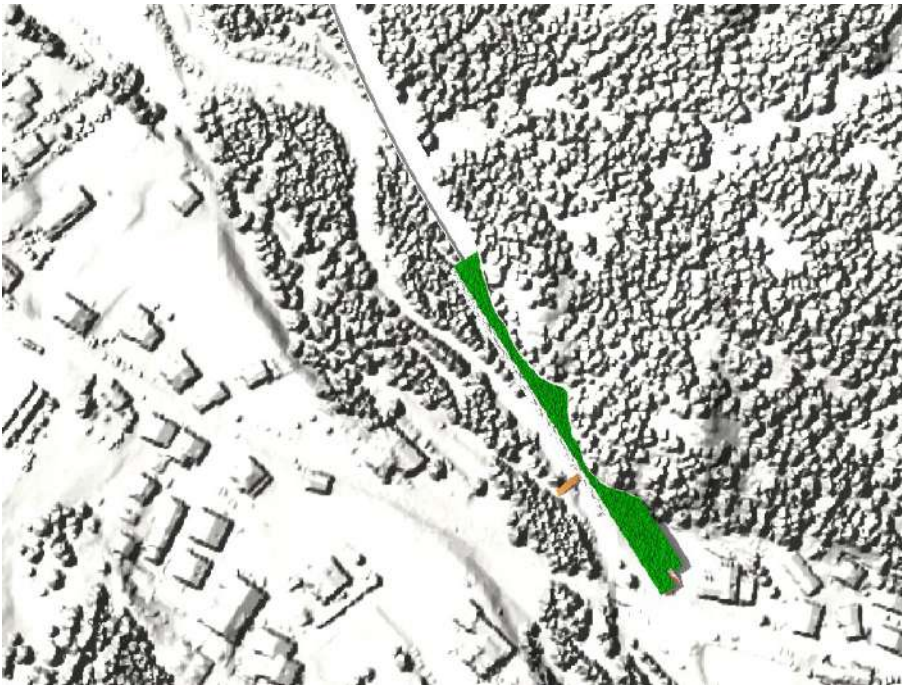


Fig. 90 Alba/Penia:  
Vista zenitale

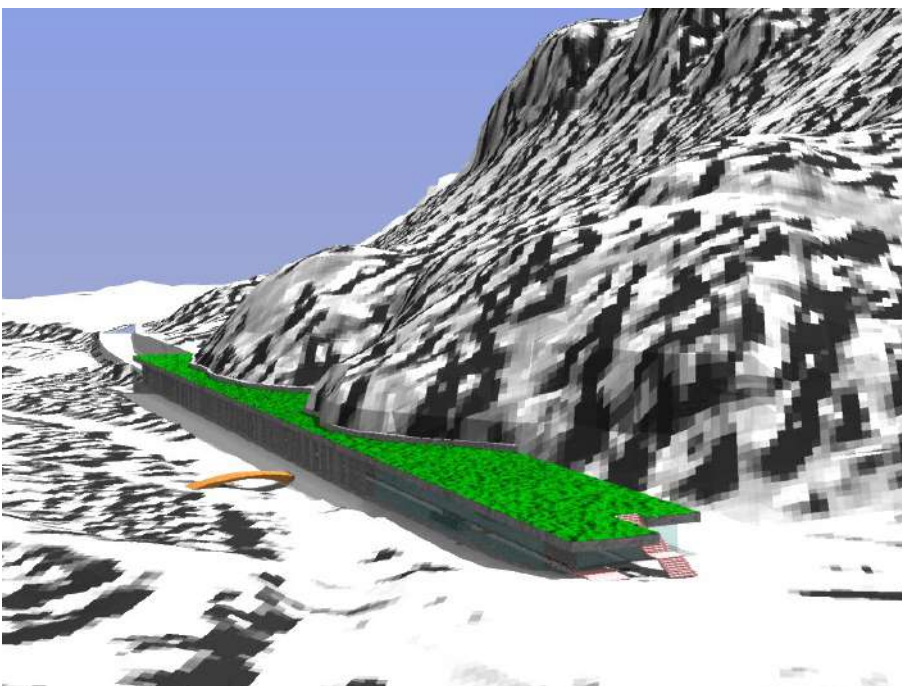


Fig. 91 Alba/Penia:  
Vista aerea da Penia

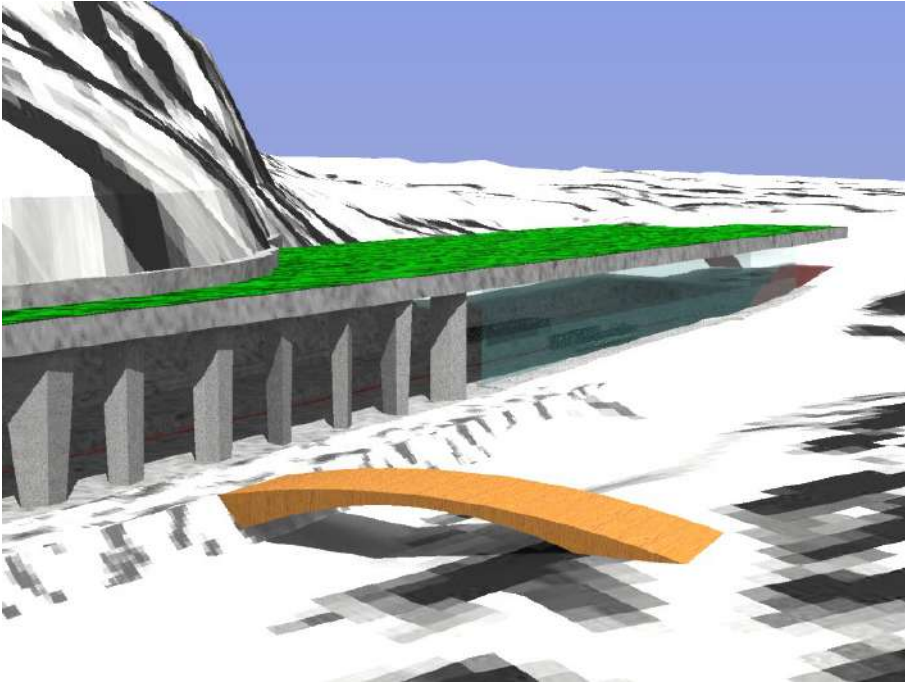


Fig. 92 Alba/Penia:  
Vista dell'ingresso e del  
ponte

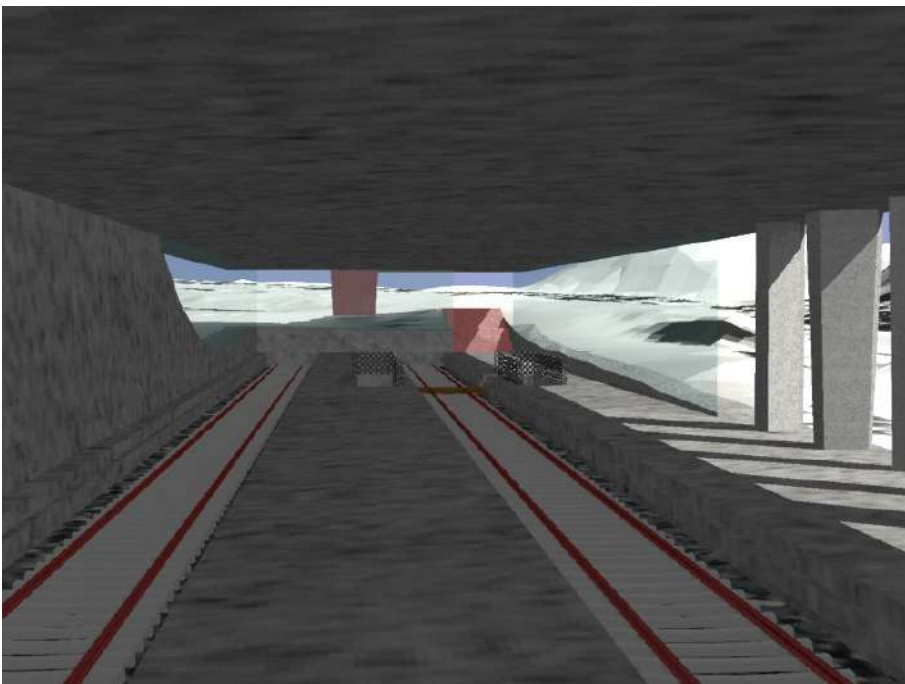


Fig. 93 Alba/Penia:  
Vista dall'interno verso la  
testata

**Allegato**

Tab 1: Tabella riassuntiva dei costi stimati di costruzione

Nr.	Denominazione	Costo stimato
2	Gardolo	€ 3.208.000,00
3	Meano	€ 968.000,00
4	Giovo	€ 1.357.000,00
5	Cembra/Faver	€ 5.820.000,00
6	Grumes	€ 1.800.000,00
7	Capriana	€ 477.000,00
8	Castello	€ 4.145.000,00
8.1	<i>Stazione</i>	€ 1.625.000,00
8.2	<i>Deposito materiale rotabile</i>	€ 1.540.000,00
8.3	<i>Sovrapasso stradale</i>	€ 980.000,00
9	Cavalese	€ 5.580.000,00
10	Tesero	€ 2.480.000,00
11	Panchia	€ 1.575.000,00
12	Ziano	€ 241.000,00
13	Predazzo	€ 2.360.000,00
14	Predazzo Centro del Salto/Cabinovia Latemar	€ 2.625.000,00
15	Moena Marcialonga	€ 2.456.000,00
16	Moena	€ 10.419.000,00
16.1	<i>Fabbricato viaggiatori</i>	€ 2.111.000,00
16.2	<i>Centro commerciale</i>	€ 8.308.000,00
17	Soraga	€ 2.462.000,00
18	Vigo/Pozza	€ 3.355.000,00
19	Pera	€ 3.201.000,00
20	Mazzin/Campestrin	€ 1.958.000,00
21	Campitello	€ 3.965.000,00
22	Canazei	€ 2.125.000,00
23	Alba/Penia	€ 1.958.000,00
	<b>Totale</b>	<b>€ 64.535.000,00</b>

**Si stima che tali costi di costruzione e inserimento nel contesto paesaggistico, ambientale, urbano possano aumentare, per i collegamenti funzionali con opere viarie realizzate o da realizzare, di altri € 13 mln circa, per arrivare, quindi, ad un importo totale stimato in € 77,5 mln per ognuna delle quattro ipotesi formulate (in particolare, le ipotesi S1 e S2 hanno costi minori per le stazioni in Cembra, ma maggiori costi per le opere di collegamento funzionale).**

Come detto in premessa, i costi di gestione/manutenzione sono stimati nell'1% del costo di costruzione.