



Verso il treno dell'Avisio: tecnologie, ambiente e fattibilità

“Ipotesi di percorso della ferrovia Avisio in sintesi”.



Giovanni Saccà

Brussels, 20 May 2025

Studio dell'Università di Verona Dip. Economics del 30/04/2015

Francesco Rossi, Giovanni Saccà, Thomas Demetz

Con la collaborazione di Alberto Baccega



Sustainable Development Goals (SDGs)

Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile

<https://sdgs.un.org/2030agenda>



Costruire un'infrastruttura resiliente



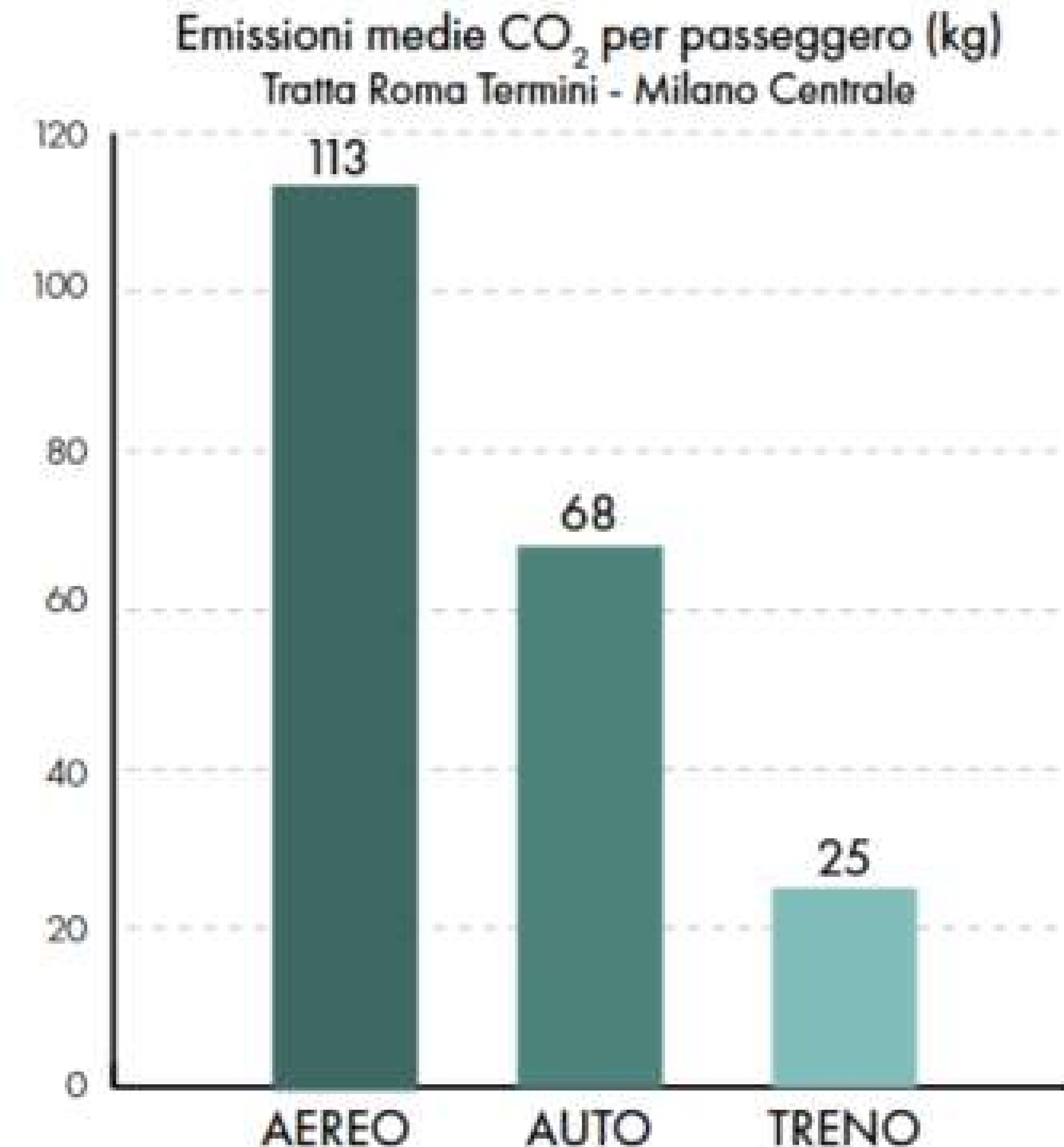
Rendere gli insediamenti urbani inclusivi



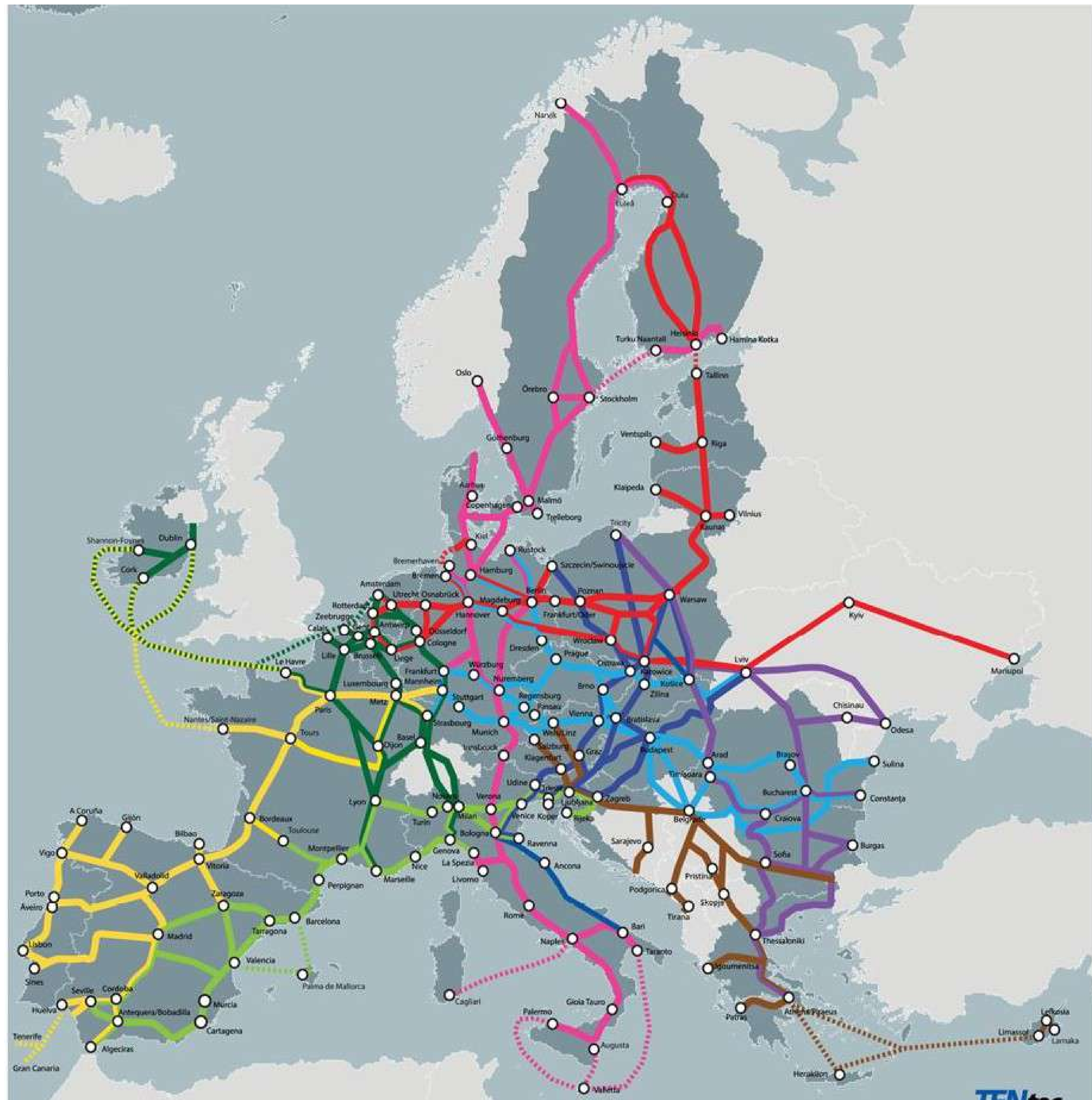
Lotta contro il cambiamento climatico

Il treno campione di sostenibilità secondo i report europei 2020

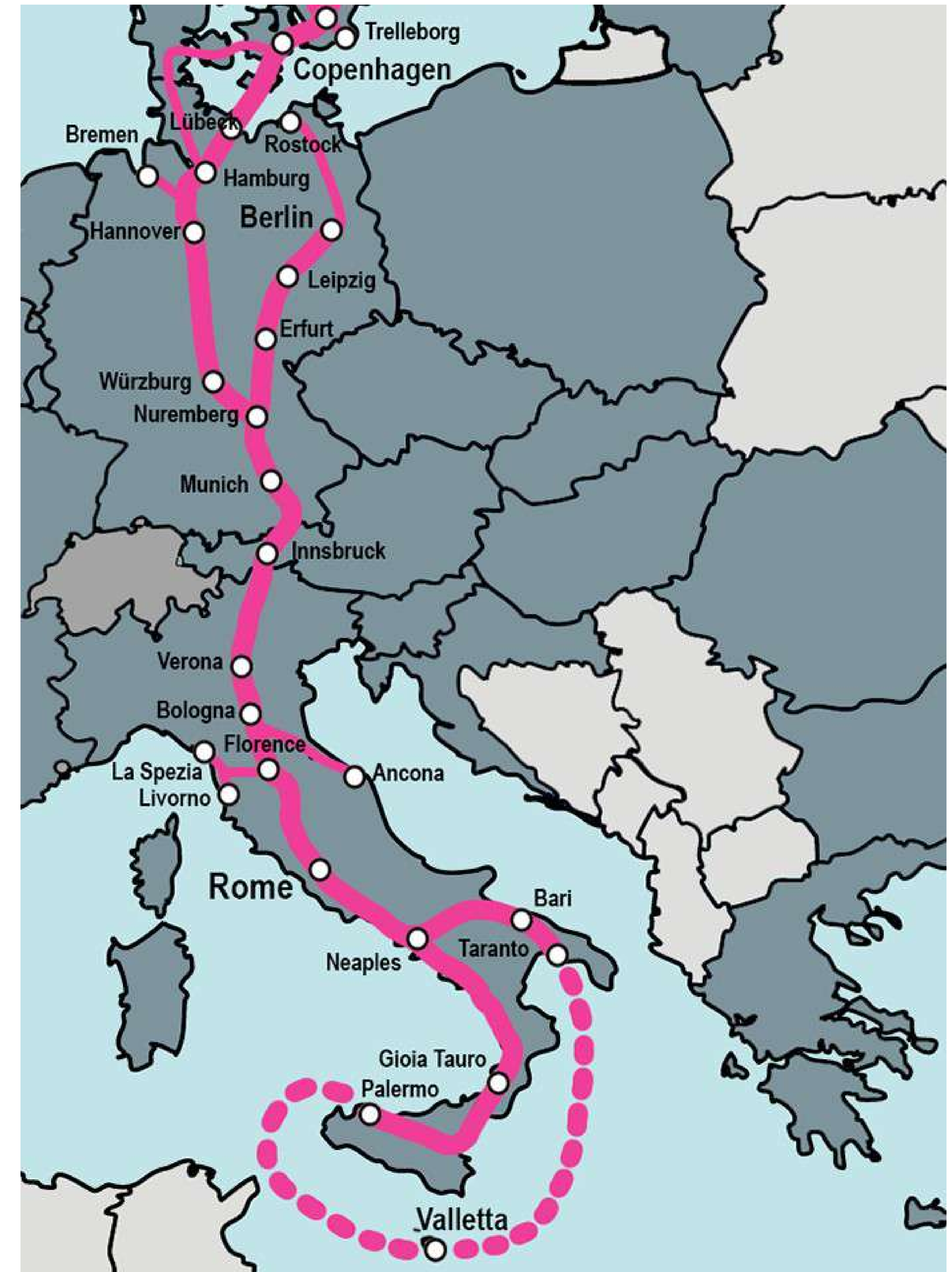
- ✓ Emissione gas ad effetto serra 25% dovuti ai trasporti di cui
 - ✓ 75% stradali
 - ✓ 14% marittimi
 - ✓ 13% aerei
 - ✓ **0,4%ferroviari**
- ✓ Riduzione della congestione, del rumore e dell'inquinamento dovuti al traffico stradale
- ✓ Obiettivo UE → azzerare le percentuali di morti su strada entro il 2050



Reti TEN-T



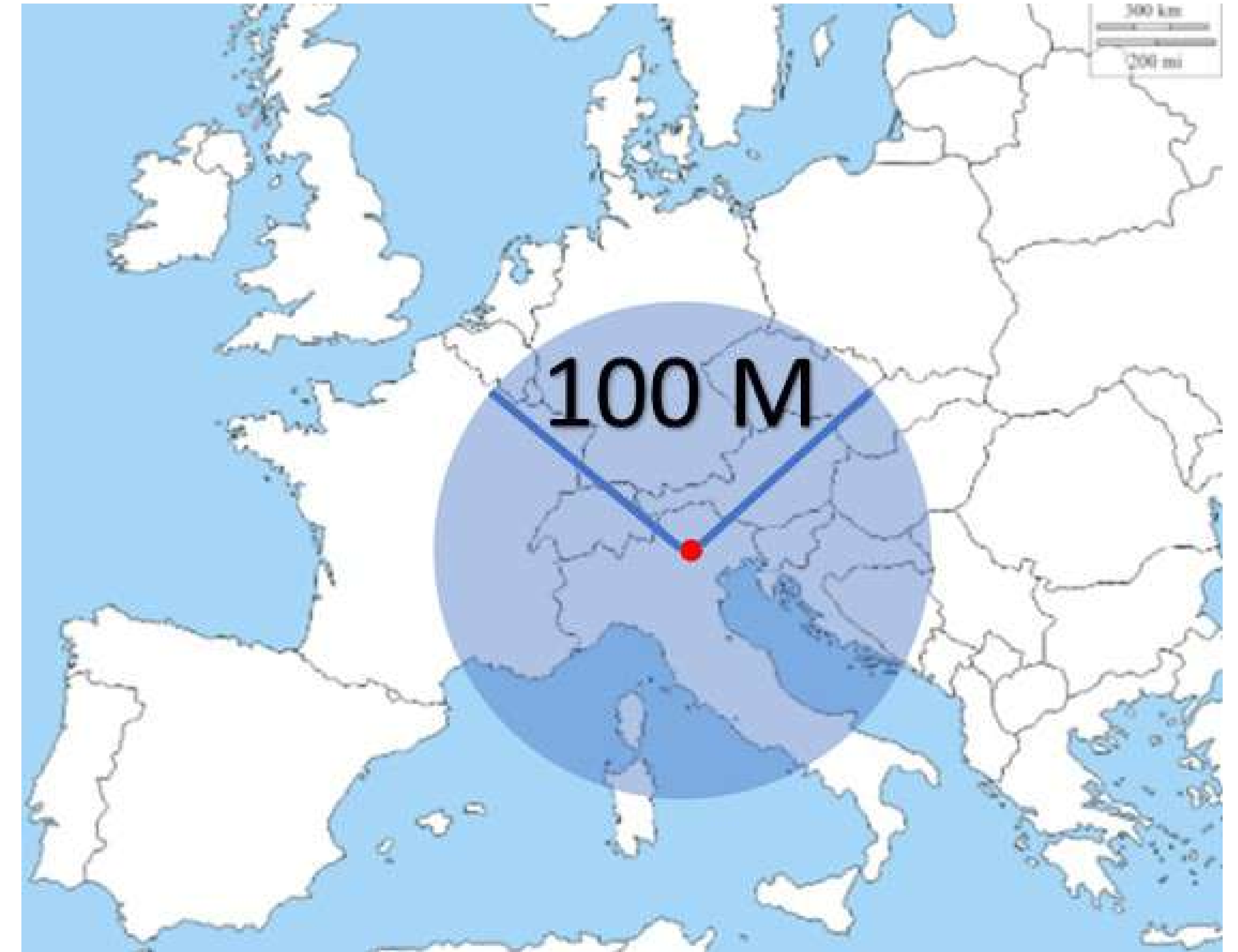
Corridoio Scandinavo Mediterraneo



Galleria di Base del Brennero

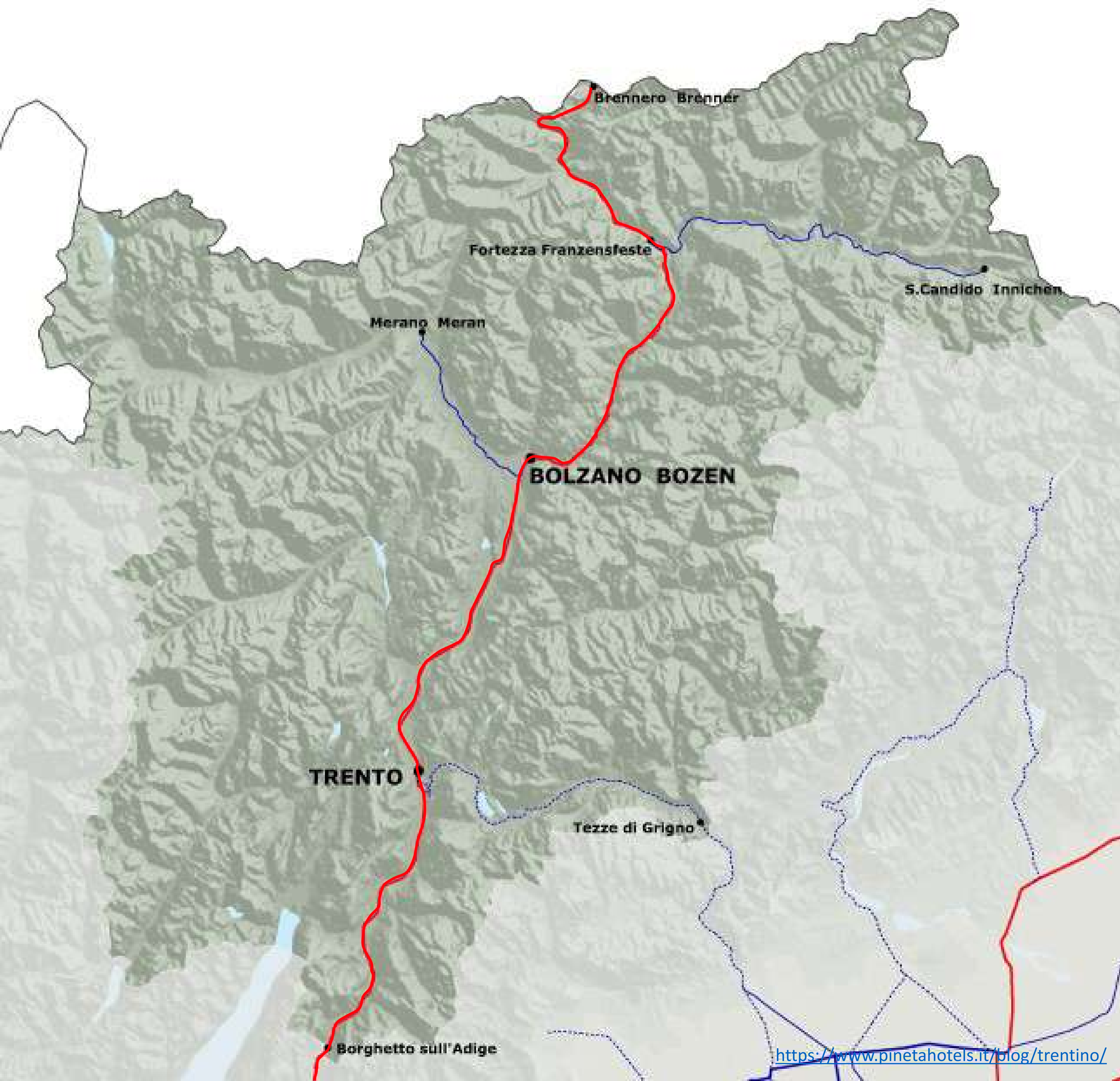


A partire dal 2032, probabile data di ultimazione dei lavori della Galleria di Base del Brennero, saranno 100 milioni gli europei che potranno raggiungere il Trentino in treno impiegando massimo 5 h.



15/05/2025 - Cerimonia relativa al completamento degli scavi della galleria ferroviaria del Brennero lato italiano
<https://www.youtube.com/watch?v=twudlMrY6TU&t=7373s>

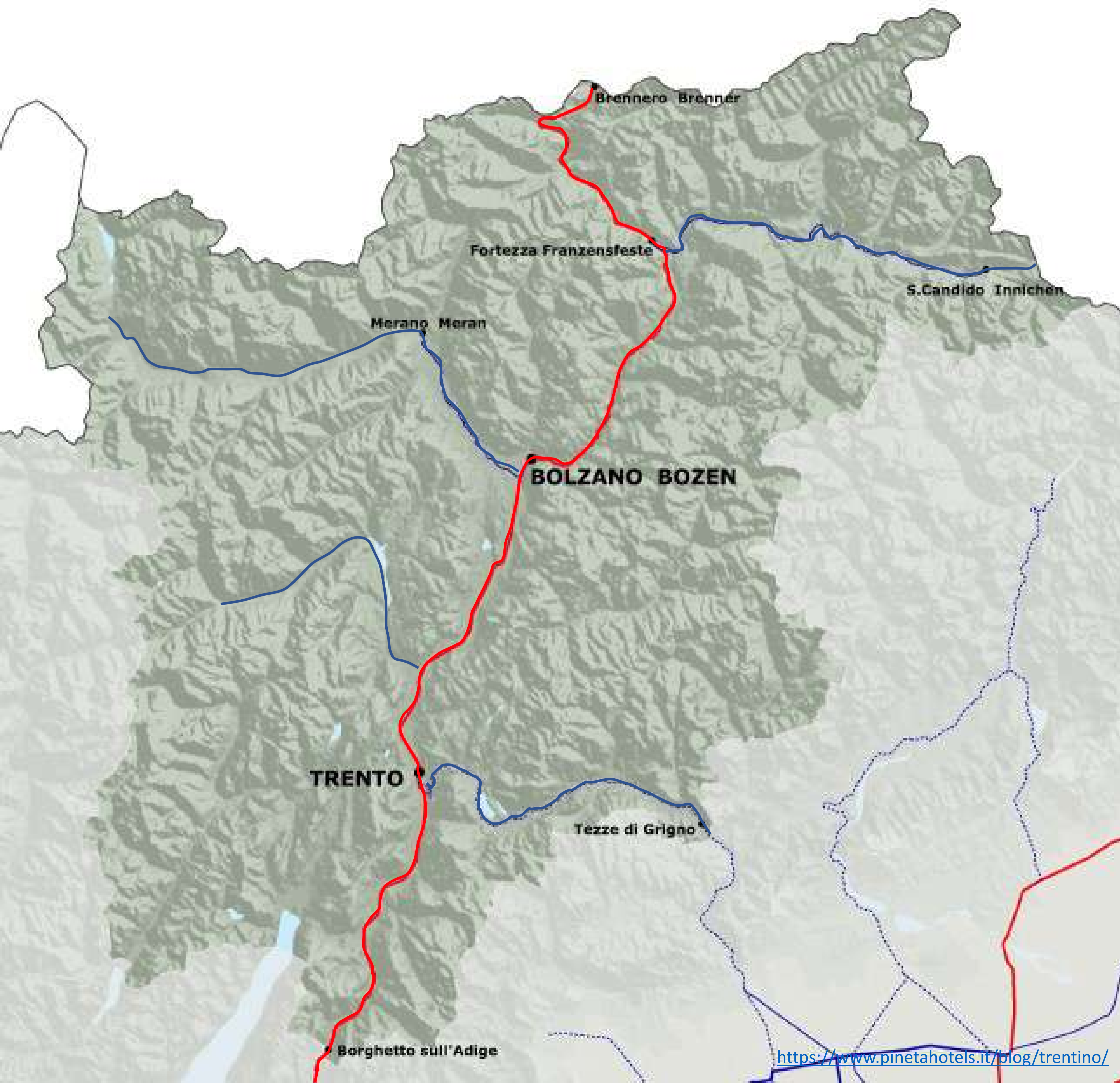
Corridoio Scan-Med: Ferrovia del Brennero



La ferrovia del Brennero: Asse principale da cui si derivano le ferrovie delle valli laterali:

- Potenziare le linee ferroviarie esistenti
- Realizzare nuove linee ferroviarie

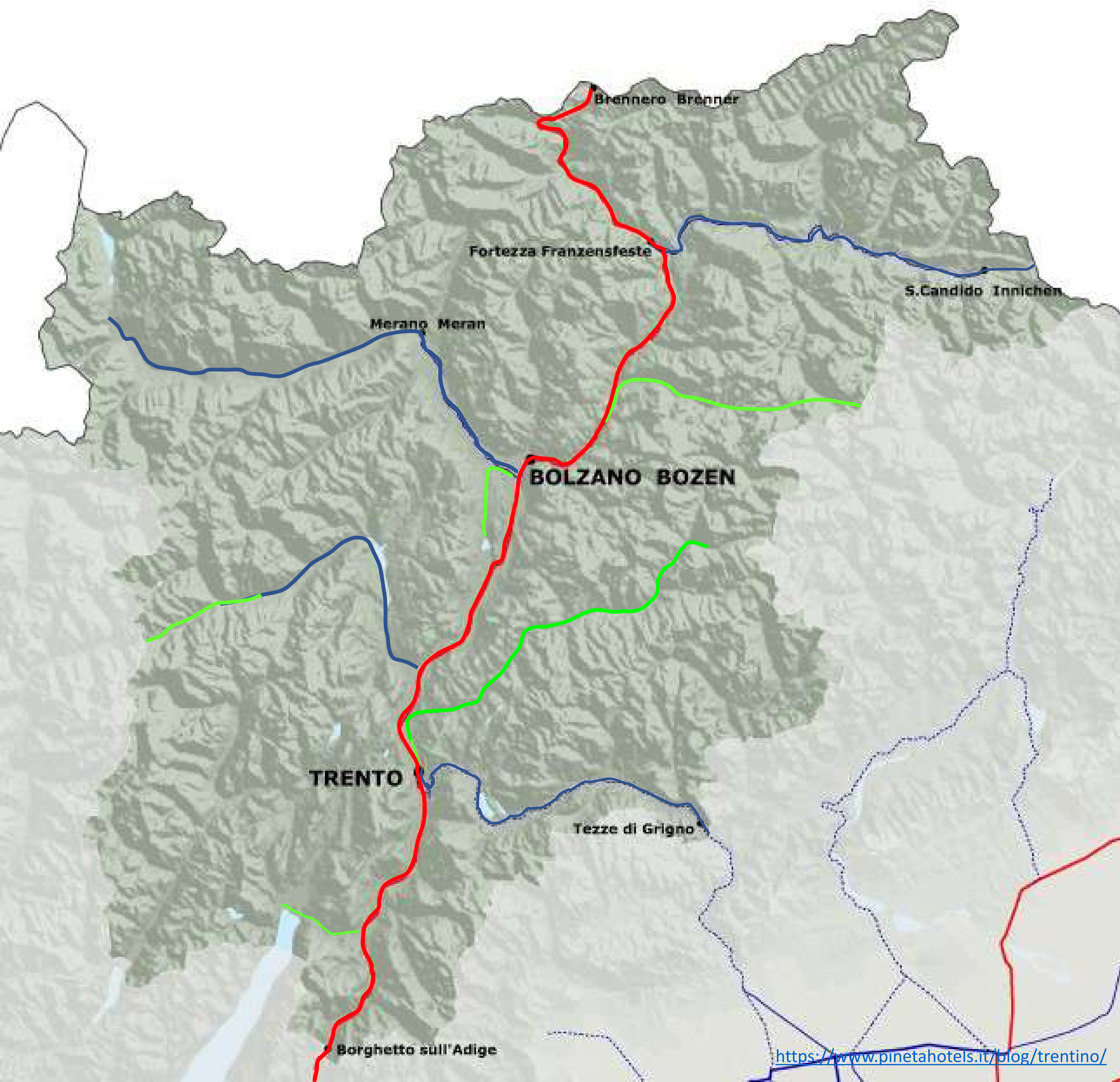
Corridoio Scan-Med: Ferrovia del Brennero



La ferrovia del Brennero: Asse principale da cui si derivano le ferrovie delle valli laterali:

- **Potenziare le linee ferroviarie esistenti**
- Realizzare nuove linee ferroviarie

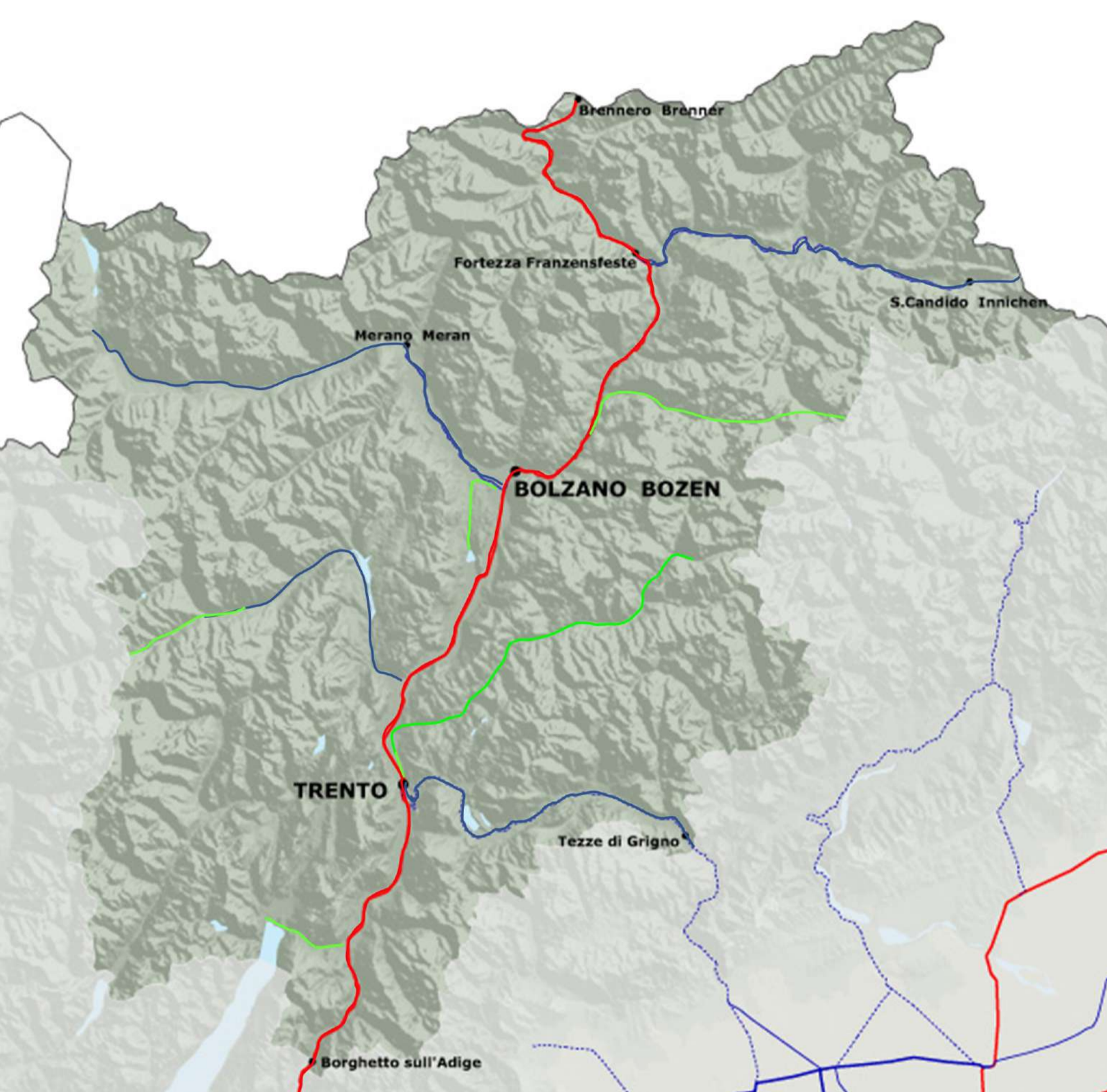
Corridoio Scan-Med: Ferrovia del Brennero



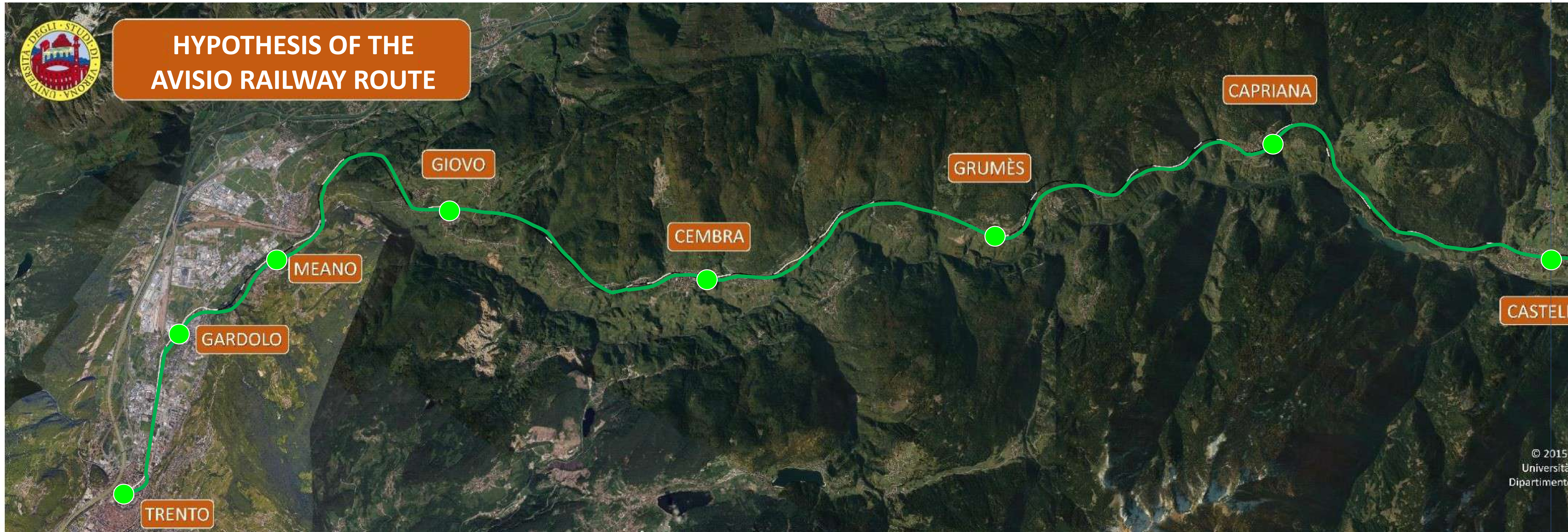
La ferrovia del Brennero: Asse principale da cui si derivano le ferrovie delle valli laterali:

- Potenziare le linee ferroviarie esistenti
- Realizzare nuove linee ferroviarie

The Avisio Railway



La Ferrovia dell'Avisio: Val d'Adige e Val di Cembra



Working Paper Series, Department of Economics, University of Verona

Sull'ipotesi di una ferrovia nelle valli di Fiemme e Fassa

Francesco Rossi, Giovanni Sacca'

WP Number: 18 November 2014, ISSN: 2036-2919 (paper), 2036-4679 (online)

<http://dse.univr.it/home/workingpapers/wp2014n18.pdf>

La Ferrovia dell'Avisio: Val di Fiemme



CASTELLO

CAVALESE

TESERO

PANCHIÀ

ZIANO

PREDAZZO

CENTRO DEL SALTO

MARCIALONGA

© 2015 ing. Giovanni Saccà
Università degli Studi di Verona
Dipartimento di Scienze Economiche

Giovanni Saccà



La Ferrovia dell'Avisio: Val di Fassa

La Ferrovia dell'Avisio: Val di Fiemme e Val di Fassa



© 2015 Ing. Giovanni Saccà
Università degli Studi di Verona
Dipartimento di Scienze Economiche



IPOSTESI LINEA FERROVIARIA

PER IL COLLEGAMENTO DELLE VALLI DELL'AVISIO



BIM Adige
Adige catchment area

- Lo studio si compone dei seguenti documenti:
- VOLUME A: LE IPOTESI (33 pagine);
- VOLUME B: TERRITORIO E MOBILITÀ Orografia, localizzazione e consistenza degli insediamenti umani e produttivi, rete delle infrastrutture di trasporto, mobilità (112 pagine);
- VOLUME C: PRESENTAZIONE VIDEO COMMENTATA Linea e fermate/stazioni così come apparirebbero con il loro inserimento nel contesto paesaggistico, ambientale, urbano e viario (file video formato MPEG-4 full HD: <https://www.youtube.com/watch?v=rnTeZ8bjZwY&t=1s>);
- VOLUME D: DESCRIZIONE DELLE IPOTESI DI TRACCIATO (testo e immagini formato pdf: 63 pagine)
- VOLUME E: STATO ATTUALE DEI LUOGHI. LOCALIZZAZIONE DELLE STAZIONI FERMATE E DELLA LINEA Linea e fermate/stazioni così come apparirebbero con il loro inserimento nel contesto paesaggistico, ambientale, urbano e viario e loro inserimento sulle “carte tecniche” della PAT in grafica “raster” (testo e immagini formato pdf: 507 pagine)
- VOLUME F: STAZIONI/FERMATE E LORO INSERIMENTO NEL TERRITORIO Stazioni/fermate, collegamenti funzionali con opere esistenti o da realizzare, costi di costruzione e gestione (Testo e immagini formato pdf: 69 pagine)
- VOLUME G: ANALISI TECNICO-ECONOMICA (tratta per tratta e complessiva) Dati planoaltimetrici, velocità e tempi di percorrenza. principali opere d'arte, sistemi di protezione della marcia dei treni. impianti elettrici di trazione, costi di costruzione, orari, costi di gestione (Testo e immagini formato pdf: 239 pagine)
- VOLUME H: PRESENTAZIONE VIDEO DELLE IPOTESI DI TRACCIATO DELLA FERROVIA E DELLA MARCIALONGA (file video formato MPEG-4 full HD: durata 7' e 14”)

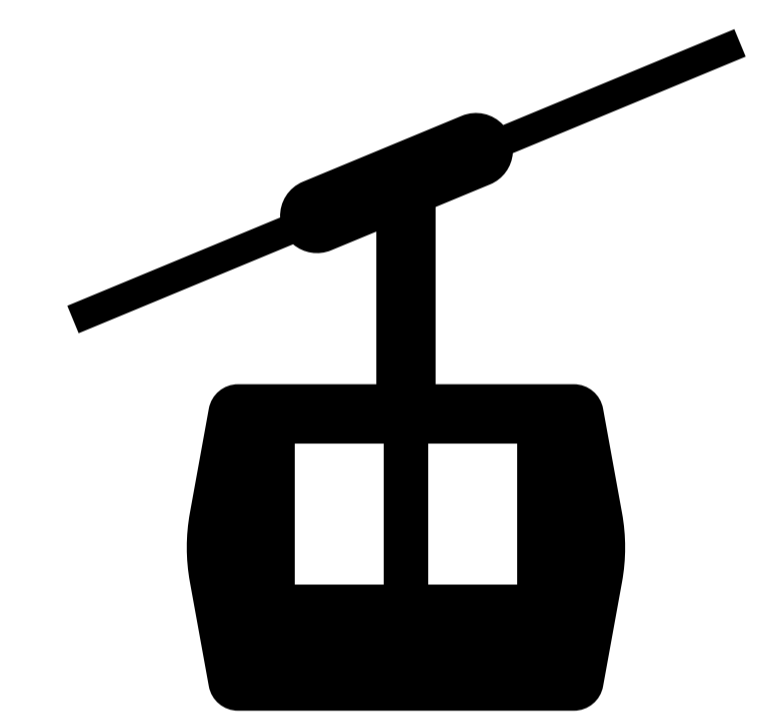
Accessibilità della Ferrovia dell'Avisio

Val d'Adige	Trento
	Gardolo
	Meano
Val di Cembra	Giovo
	Cembra/Faver
	Grumès/Grauno
	Capriana
Val di Fiemme	Castello/Molina di Fiemme
	Cavalese Ospedale
	Cavalese Cabinovia
	Tesero
	Panchià
	Ziano
	Predazzo
	Centro del Salto
Val di Fassa	Moena Marcialonga
	Moena Centro
	Soraga
	Vigo/Pozza
	Pera
	Mazzin/Campestrin
	Campitello
	Canazei
	Alba/Penia

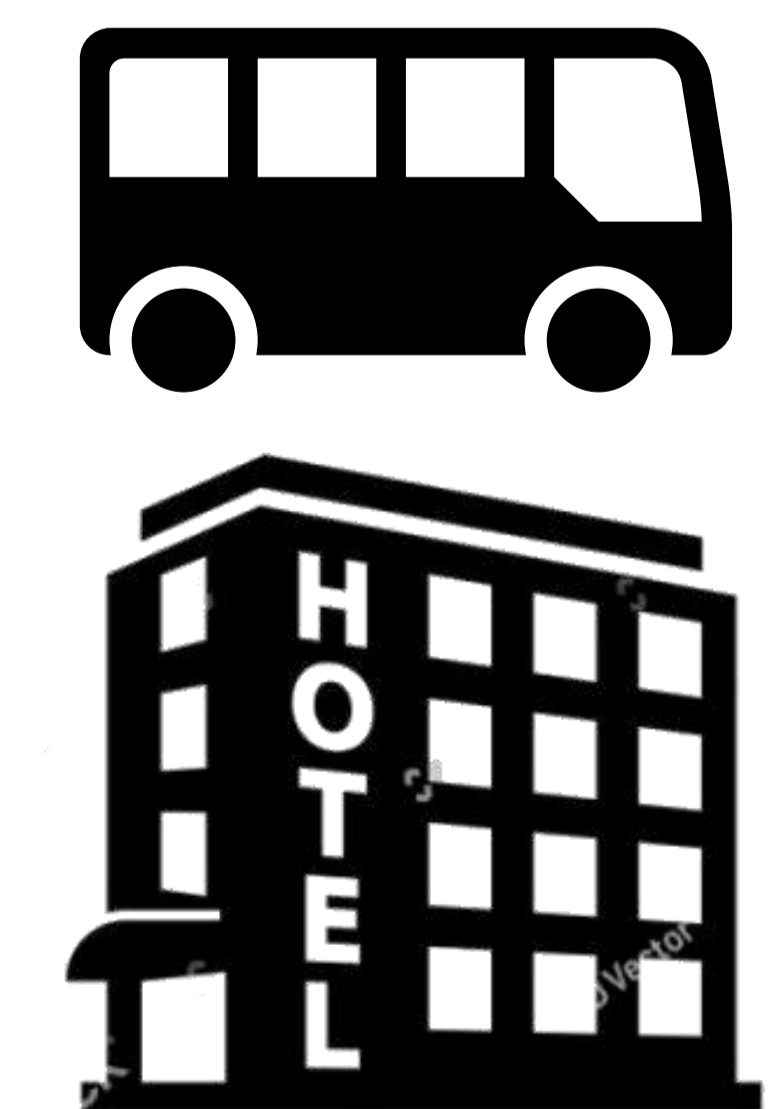
➤ Accessibilità pedonale diretta



➤ Minima distanza tra stazione e impianti di risalita



➤ Sistema a pettine con la rete di trasporto locale-SHUTTLE



Caratteristiche tecniche di riferimento

Parametri di prestazioni valide per una linea ferroviaria convenzionale non fondamentale

Categoria di linea STI	VII-P
Scartamento (min)	1435
Sagoma	GA
Carico per asse (t)	20,0
Velocità massima della linea (km h)	120
Velocità minima di tracciato (km h)	60
Pendenza massima	35 ‰
Lunghezza del treno (m)	250
Raggio di curvatura minimo (m)	280 (nelle vicinanze di alcune stazioni/fermate A nord di Trento, a nord di Gardolo e dopo la stazione di Predazzo)
Lunghezza utile del marciapiede (m)	50-200

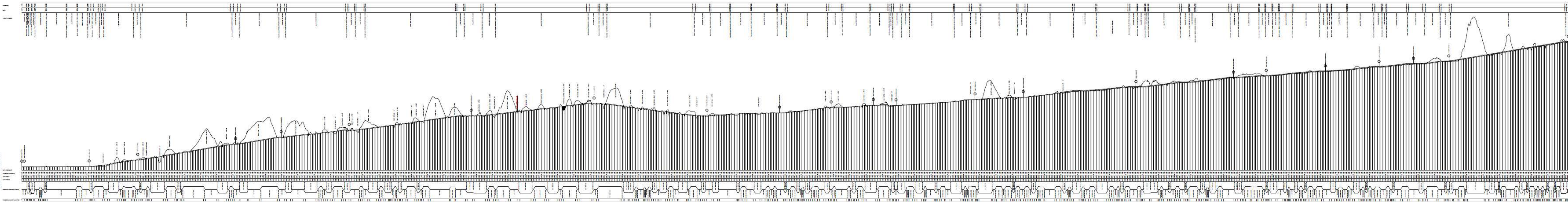
Velocità	80	90	100	110	120	130
Raggio						
300	16					
350	14					
400	12	15				
450	11	14				
500	10	12	15			
550	9	11	14			
600	8	10	13	15		
650	7	9	13	14		
700	7	9	11	13	15	
750	6	8	10	12	14	
800	6	8	9	11	14	16
850	6	7	9	11	13	15

Sopraelevazione in funzione del raggio nel campo delle velocità normali

Caratteristiche tecniche della Ferrovia dell'Avisio

S/F	Stazione/Fermata	Progressiva (km)	h.s.m. (m)	Pendenza media ‰
S	Trento F.V.	-	192,84	
S	Trento Binario Giardino Nord	148	193	0,14
S	Gardolo	4.273	199	1,54
S	Meano	7.333	276	25,10
F	Giovo	13.355	469	21,01
S	Cembra/Faver	20.013	645	15,14
F	Grumès/Grauno	27.521	819	13,87
F	Capriana	35.090	970	14,91
S	Castello/Molina di Fiemme	43.176	919	29,65
S	Cavalese	46.279	942	7,41
S	Tesero	50.129	921	- 5,46
S	Panchià	52.730	951	11,54
F	Ziano di Fiemme	54.127	946	- 3,58
S	Predazzo	58.992	1.020	15,21
F	Centro al Salto	62.100	1.049	9,33
S	Moena Marcialonga	67.026	1.138	18,07
F	Moena	68.858	1.172	18,56
S	Soraga	71.906	1.120	15,75
S	Vigo-Pozza di Fassa	75.248	1.300	23,93
S	Pera	76.978	1.320	11,56
S	Mazzin-Campestrin	80.335	1.365	13,40
S	Campitello	83.125	1.412	16,85
S	Canazei	85.354	1.445	14,81
S	Alba-Penia	87.415	1.487	20,38

Profilo altimetrico della Ferrovia dell'Avisio



© ing. Alberto Baccega e ing. Giovanni Saccà

Km 0+000 TRENTO
h= 182 m slm

Km 20+167 CEMBRA
h= 645 m slm

Km 35+244 CAPRIANA
h= 970 m slm

Km 46+676 CAVALESE
h= 857 m slm

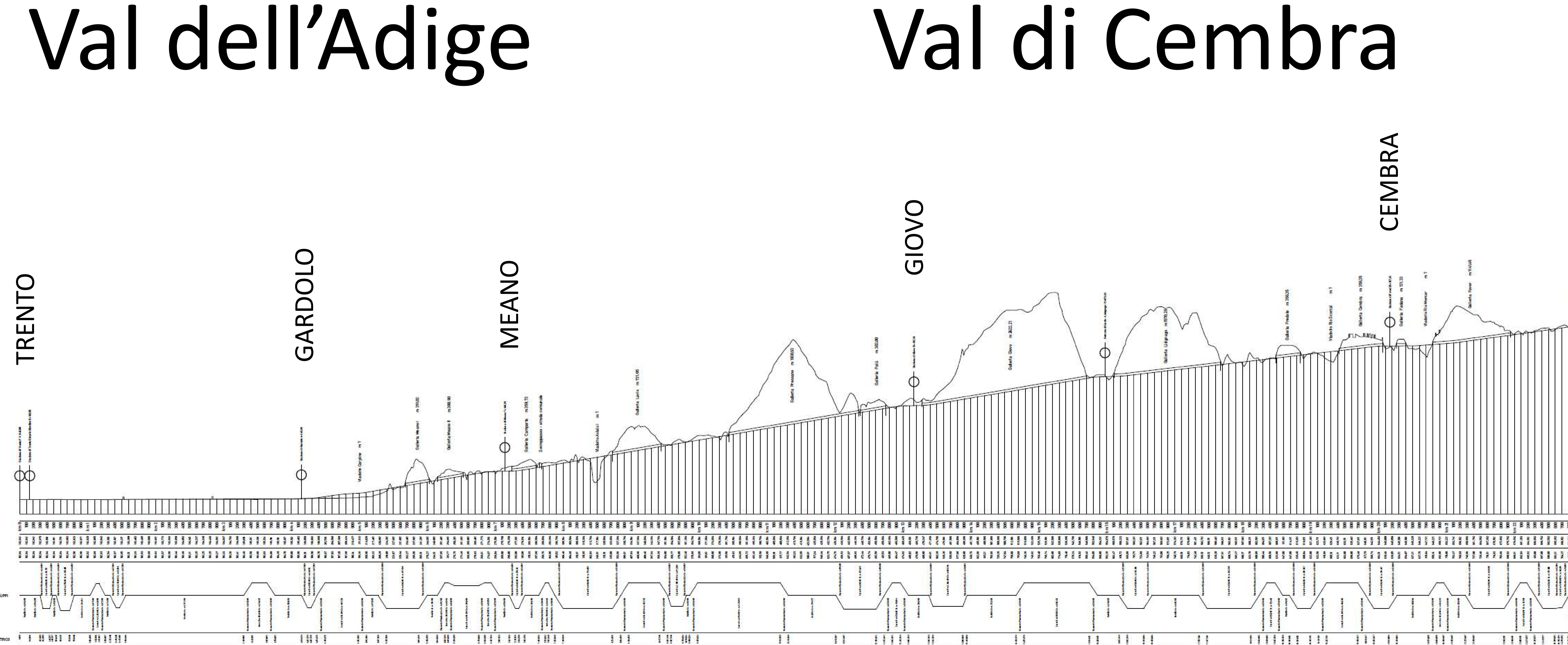
Km 58+712 PREDAZZO
h= 1020 m slm

Km 68+624 MOENA
h= 1172 m slm

Km 85+720 CANAZEI
h= 1457 m slm

PROGRESSIVA
QUOTA
LIVELLETTA / RACCORDO

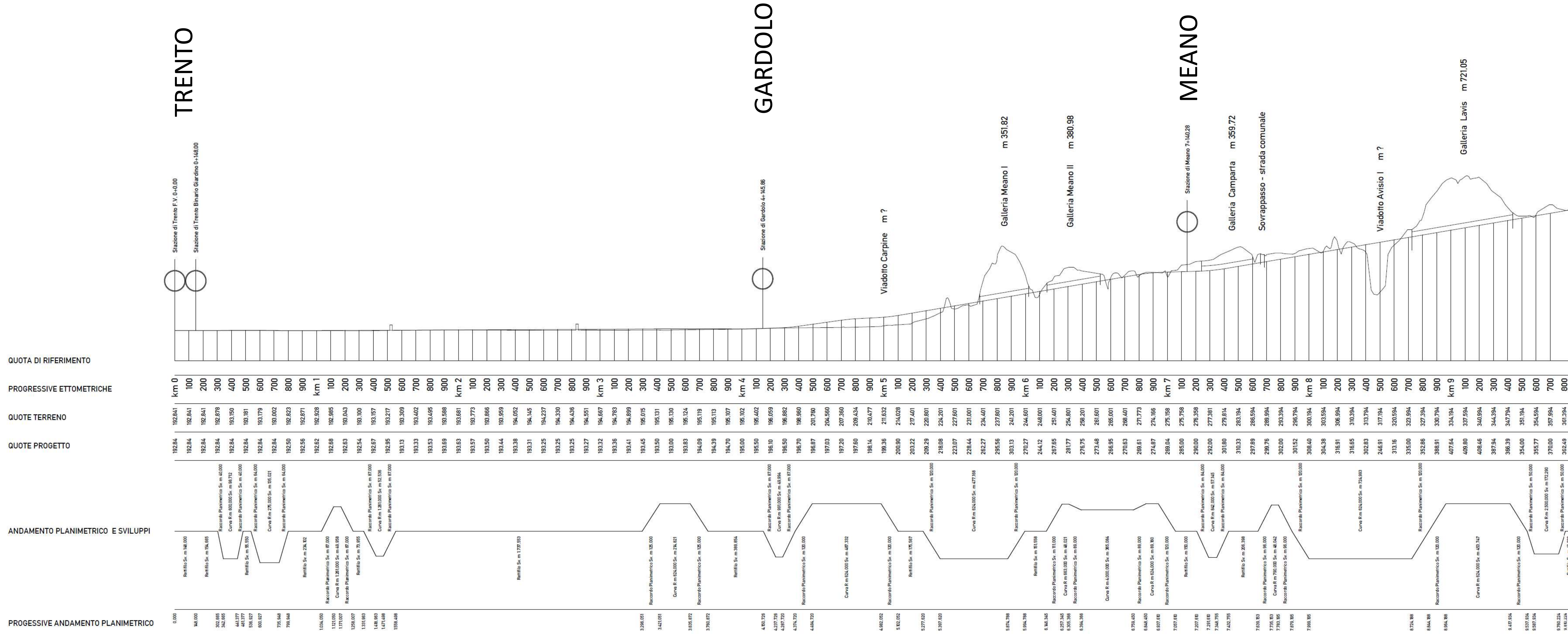
10000	10001	10002	10003	10004	10005	10006	10007	10008	10009	10010	10011	10012	10013	10014	10015	10016	10017	10018	10019	10020	10021	10022	10023	10024	10025	10026	10027	10028	10029	10030	10031	10032	10033	10034	10035	10036	10037	10038	10039	10040	10041	10042	10043	10044	10045	10046	10047	10048	10049	10050	10051	10052	10053	10054	10055	10056	10057	10058	10059	10060	10061	10062	10063	10064	10065	10066	10067	10068	10069	10070	10071	10072	10073	10074	10075	10076	10077	10078	10079	10080	10081	10082	10083	10084	10085	10086	10087	10088	10089	10090	10091	10092	10093	10094	10095	10096	10097	10098	10099	10100	10101	10102	10103	10104	10105	10106	10107	10108	10109	10110	10111	10112	10113	10114	10115	10116	10117	10118	10119	10120	10121	10122	10123	10124	10125	10126	10127	10128	10129	10130	10131	10132	10133	10134	10135	10136	10137	10138	10139	10140	10141	10142	10143	10144	10145	10146	10147	10148	10149	10150	10151	10152	10153	10154	10155	10156	10157	10158	10159	10160	10161	10162	10163	10164	10165	10166	10167	10168	10169	10170	10171	10172	10173	10174	10175	10176	10177	10178	10179	10180	10181	10182	10183	10184	10185	10186	10187	10188	10189	10190	10191	10192	10193	10194	10195	10196	10197	10198	10199	10200
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



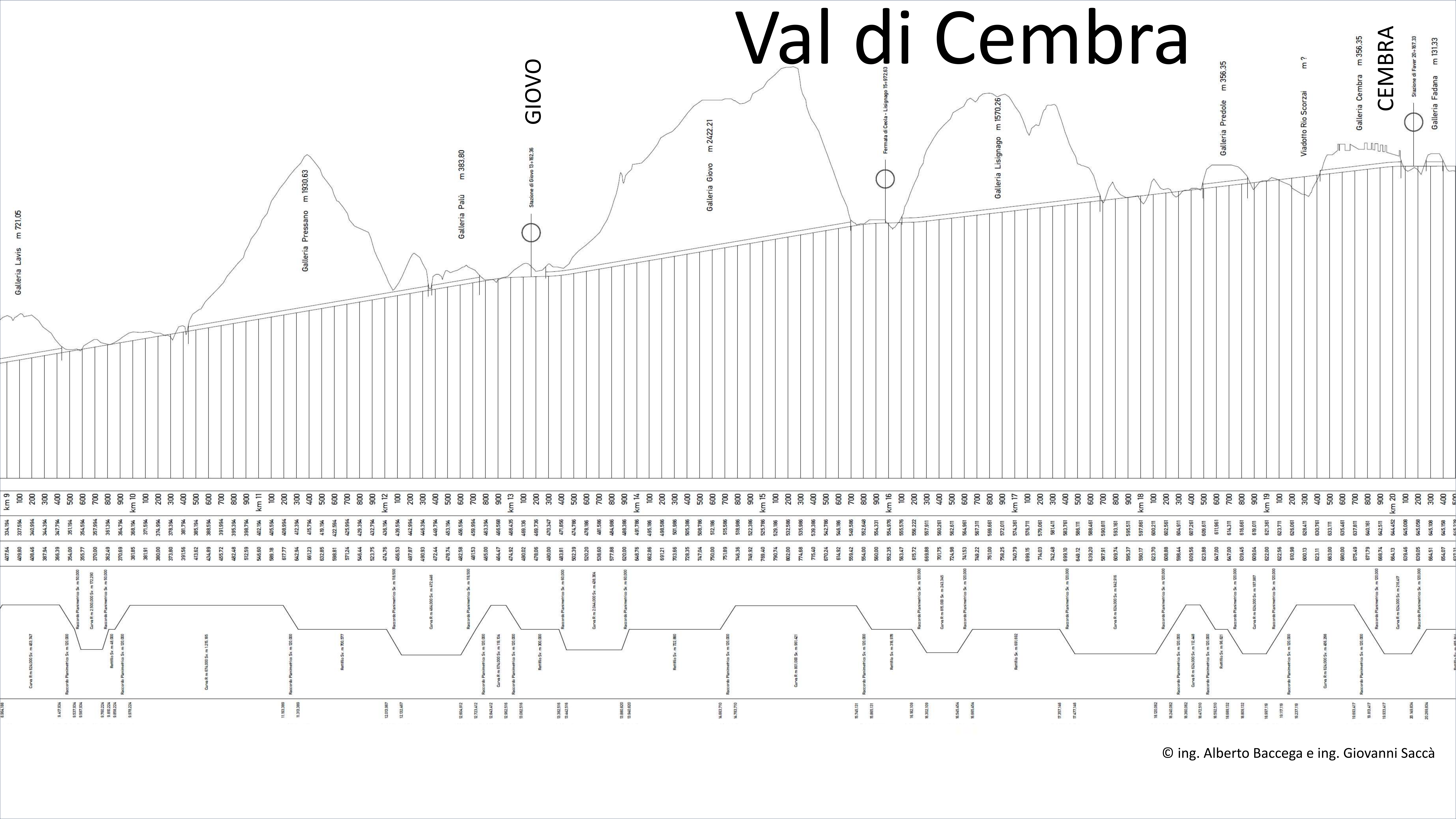
Val dell'Adige

Val di Cembra

Val dell'Adige



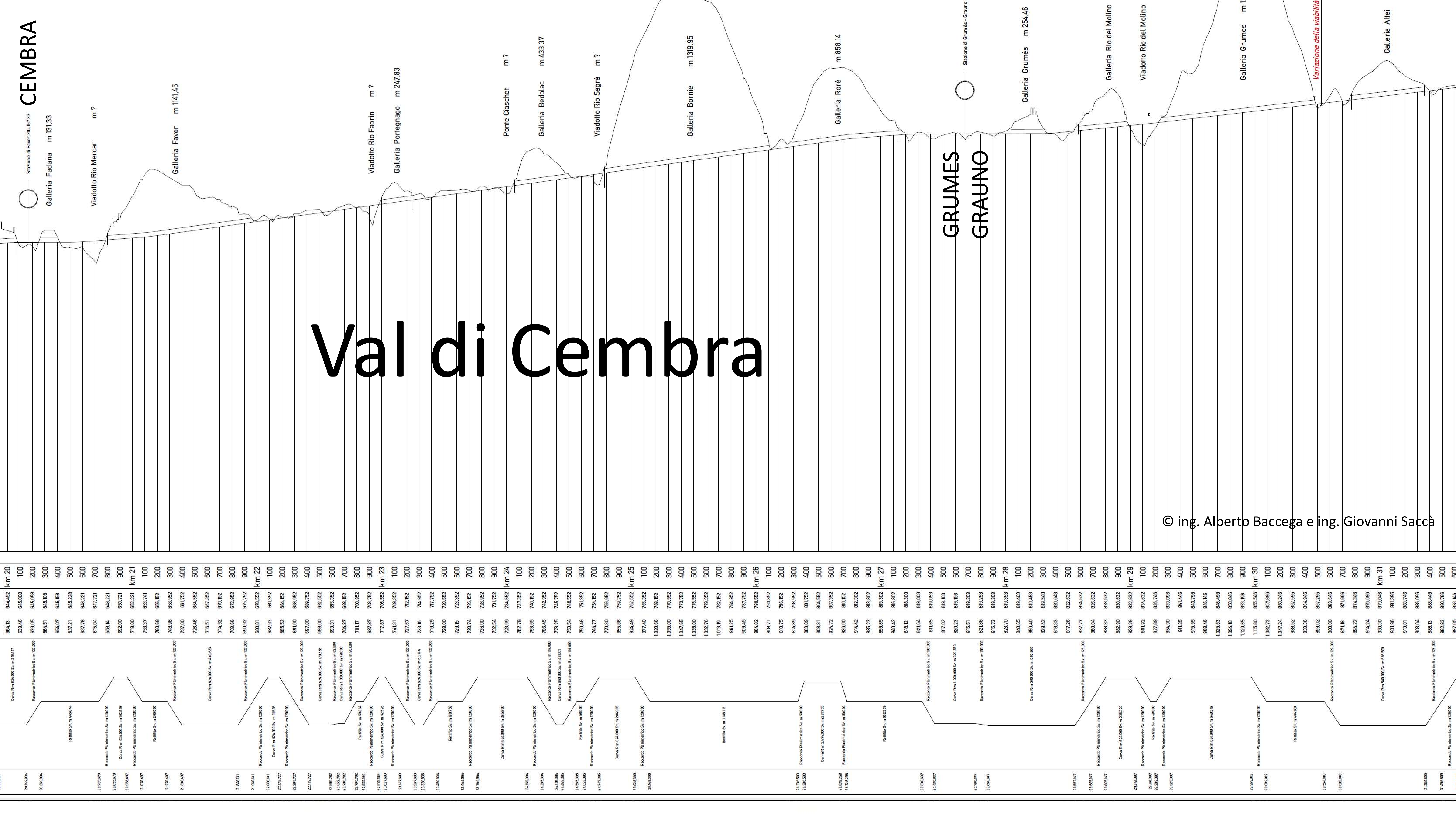
Val di Cembra

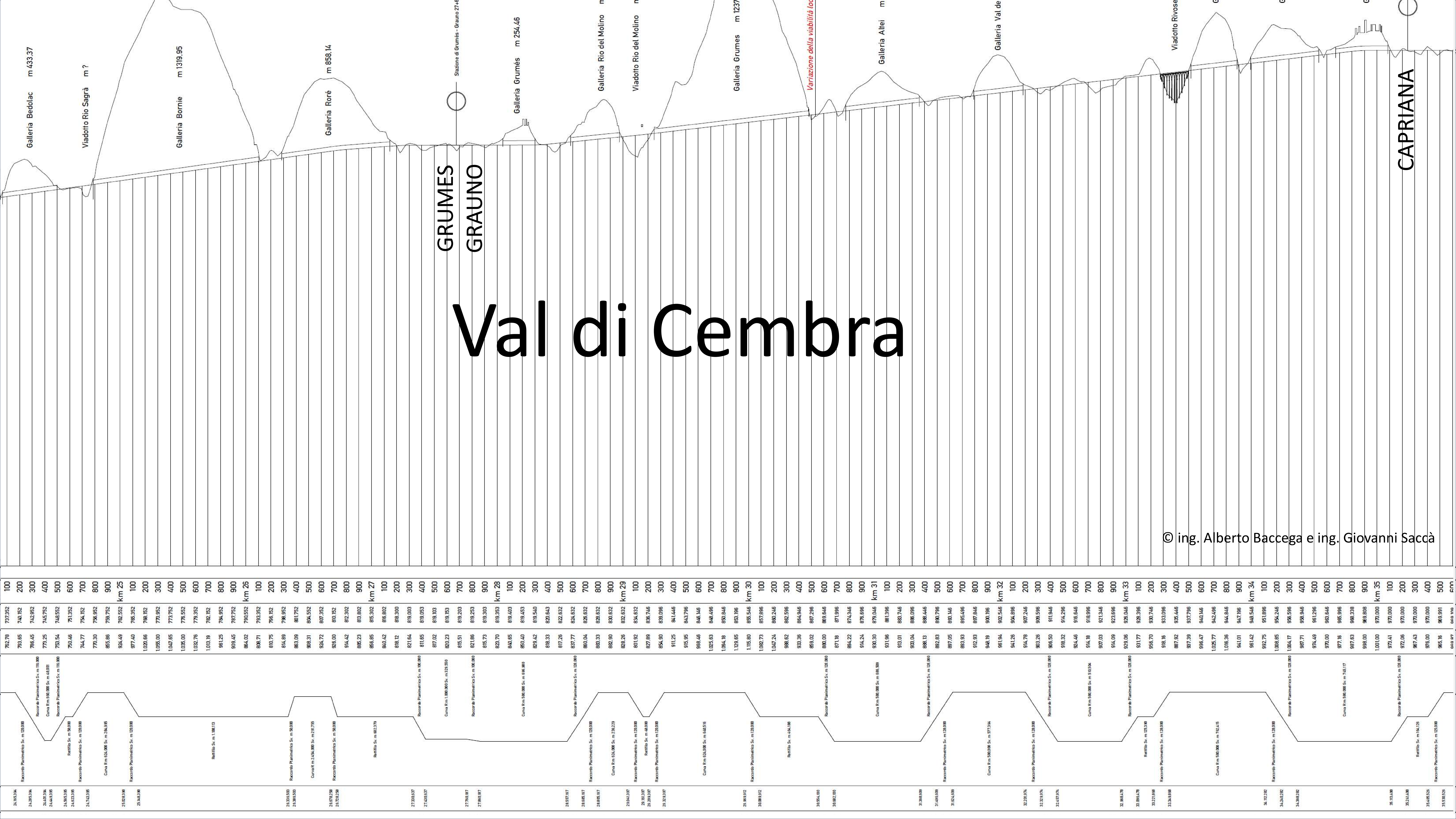


GRUMES
GRAUNO

Val di Cembra

© ing. Alberto Baccega e ing. Giovanni Saccà





Val di Cembra

GRUMES
GRAUNO

© ing. Alberto Baccega e ing. Giovanni Saccà

CAPRIANA

Profilo altimetrico della Ferrovia dell'Avisio

VALLE DELL'ADIGE

VAL DI CEMBRA

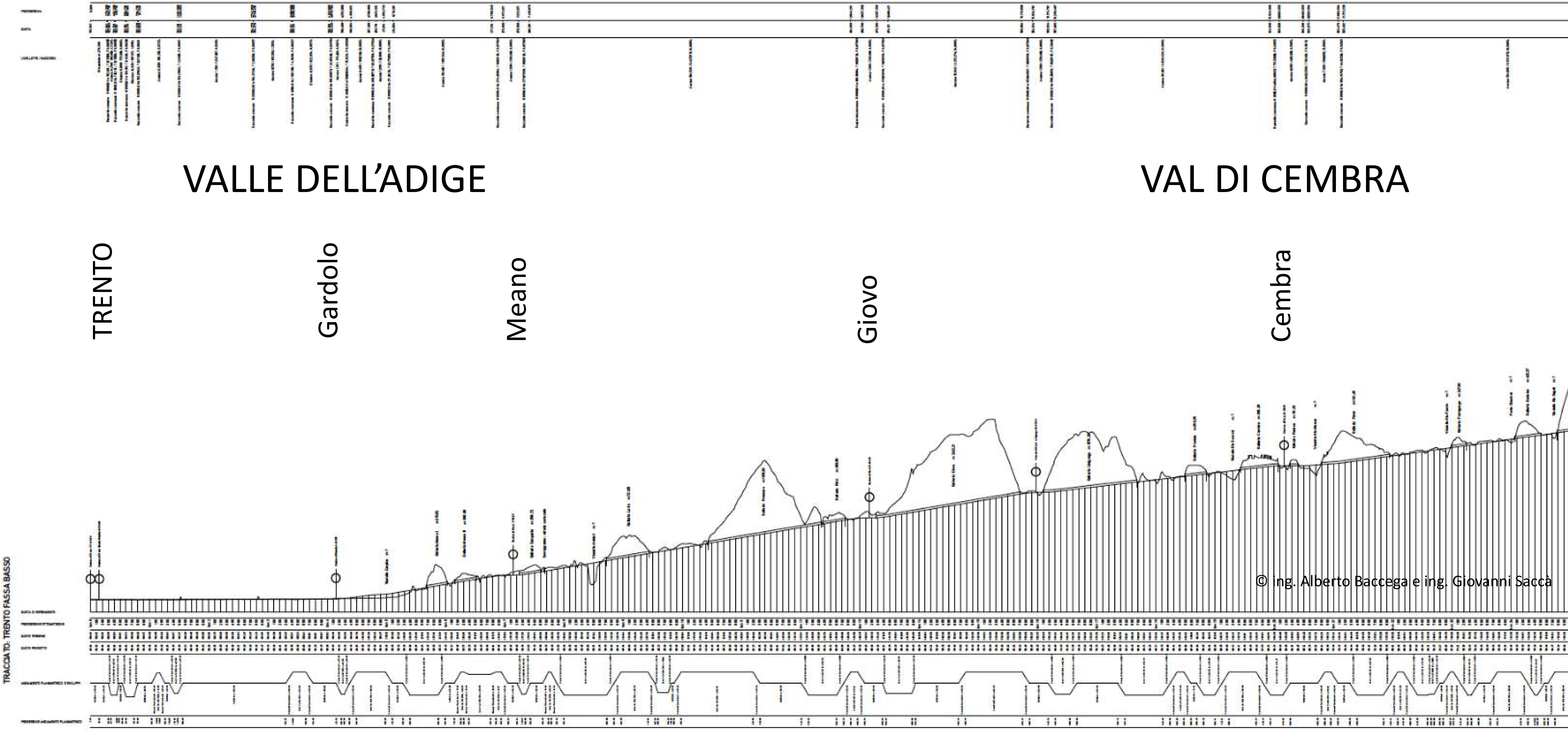
TRENTO

Gardolo

Meano

Giovo

Cembra

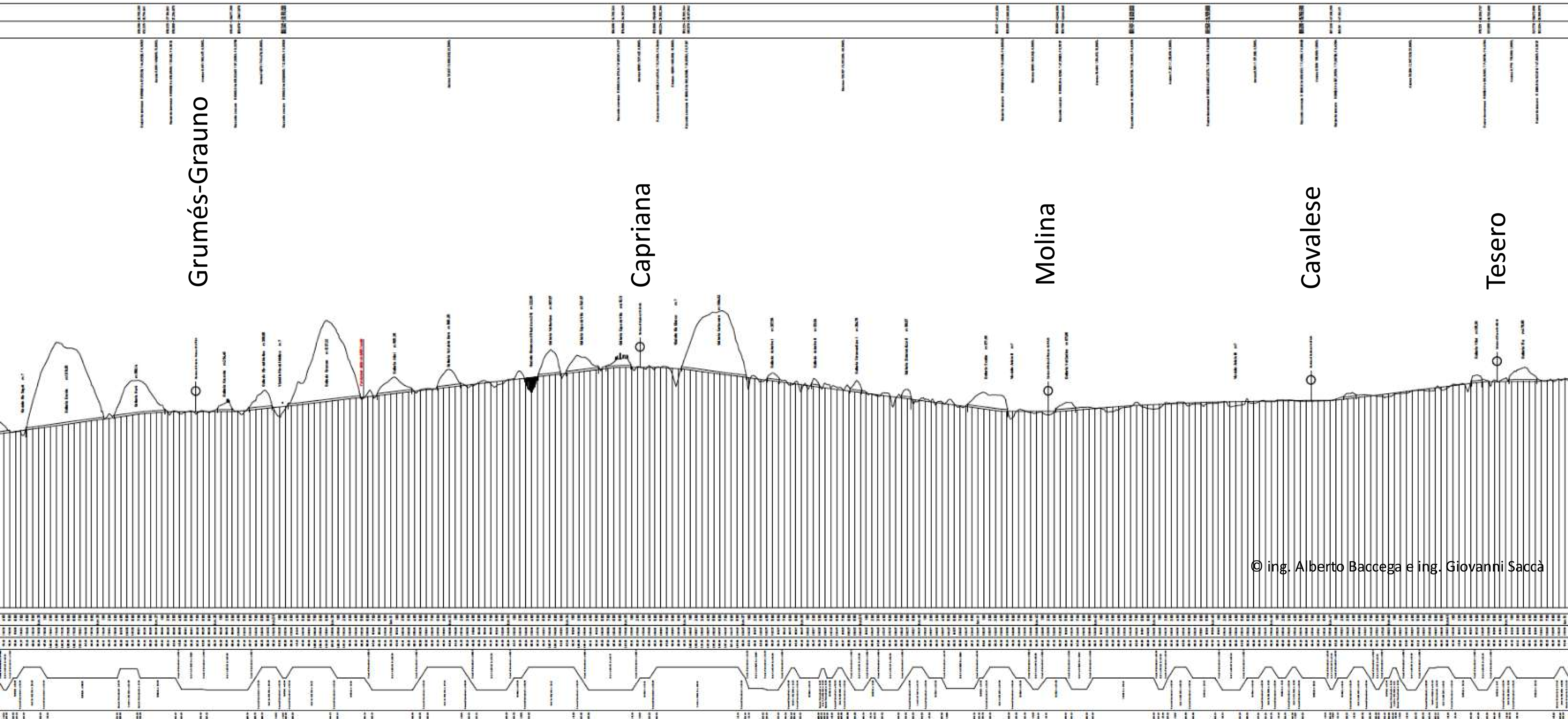


© Ing. Alberto Baccega e Ing. Giovanni Sacca

Profilo altimetrico della Ferrovia dell'Avisio

VAL DI CEMBRA

VAL DI FIEMME



Grumés-Grauno

Capriana

Molina

Cavalese

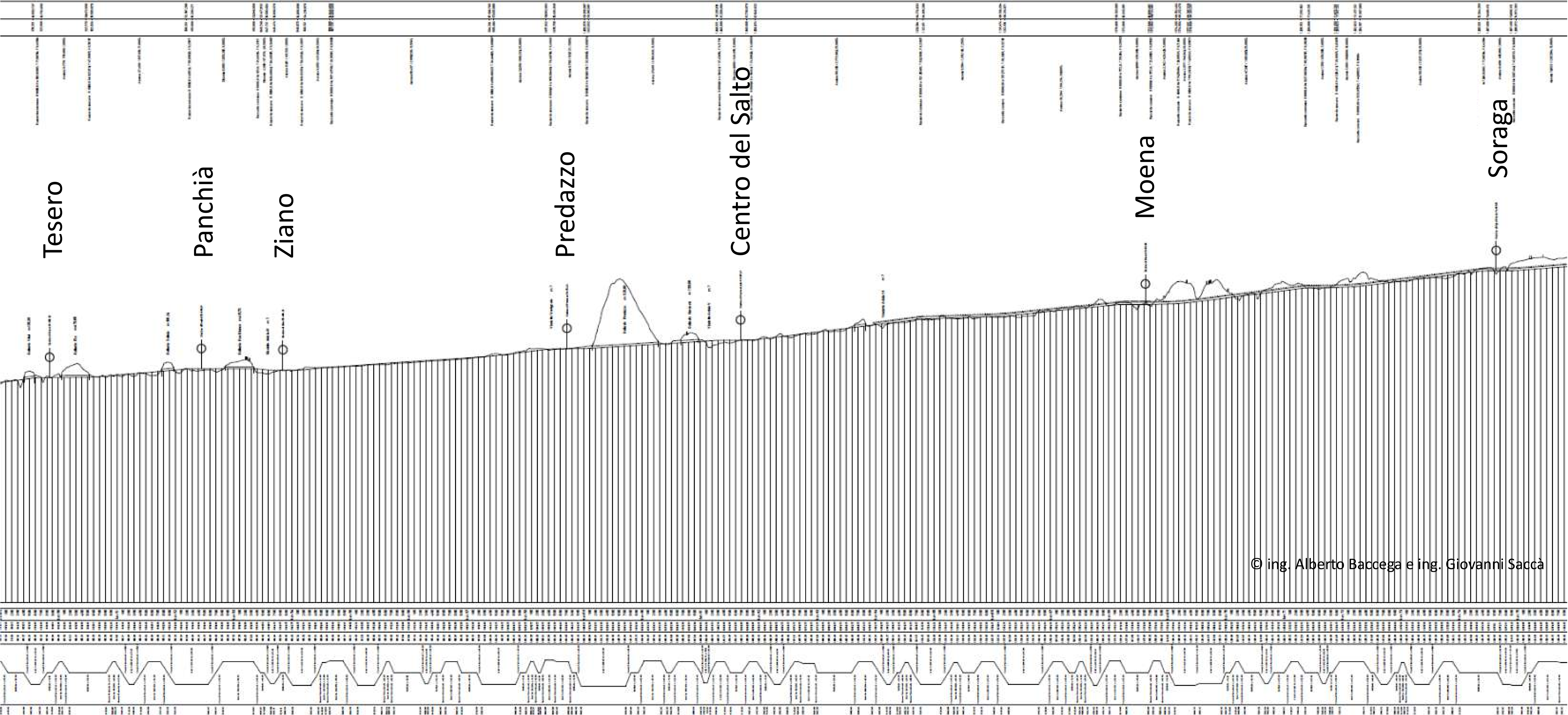
Tesero

© ing. Alberto Baccega e ing. Giovanni Saccà

Profilo altimetrico della Ferrovia dell'Avisio

VAL DI FIEMME

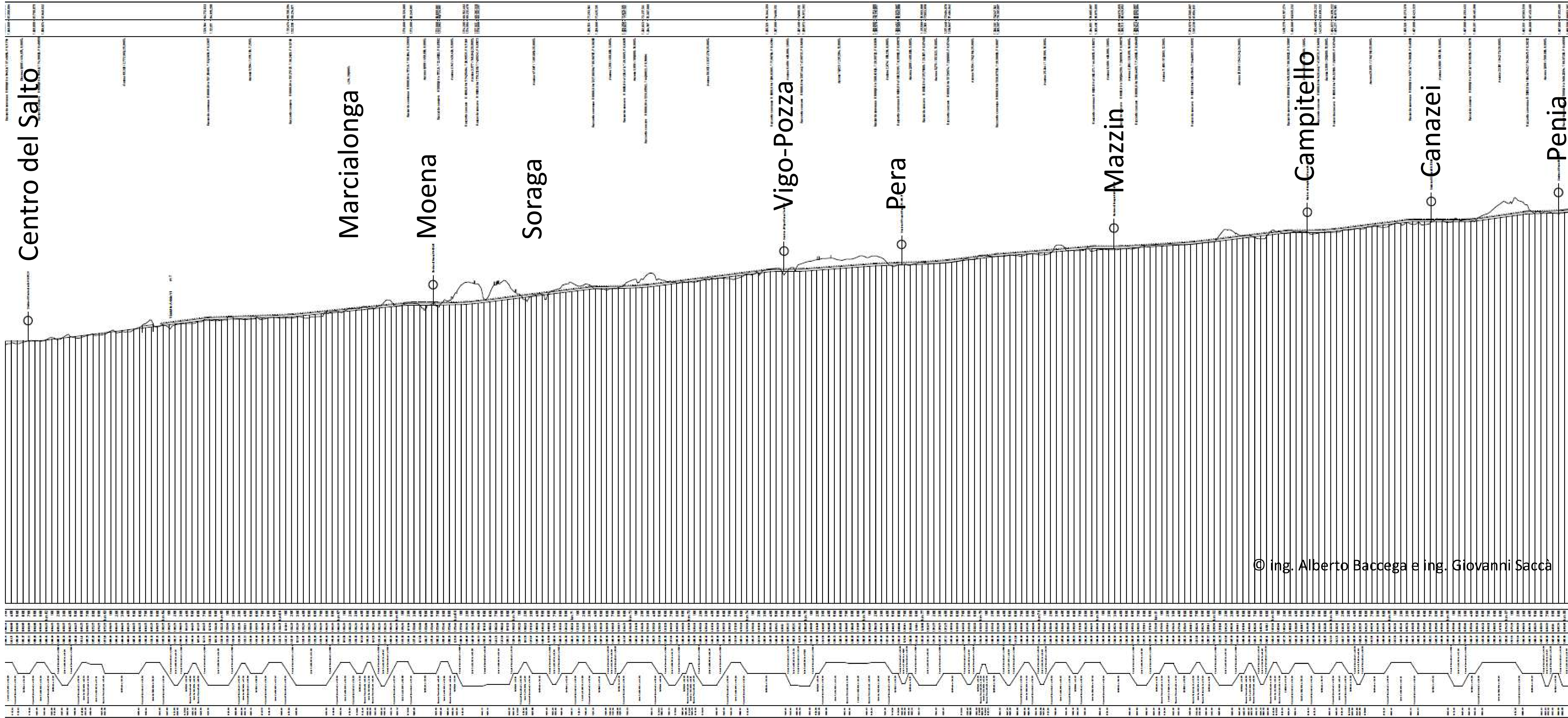
VAL DI FASSA



© ing. Alberto Baccega e ing. Giovanni Saccà

Profilo altimetrico della Ferrovia dell'Avisio

VAL DI FASSA



© ing. Alberto Baccega e ing. Giovanni Sacca

Caratteristiche tecniche della Ferrovia dell'Avisio

Ferrovia dell'Avisio	Lunghezza totale (km)	Lunghezza gallerie (km)	Stazioni / Fermate
Valle dell'Adige e Val di Cembra	43	24	5
Val di Fiemme	19	5,5	8
Val di Fassa	25	9	9
Totale	87	38,5	22

- Raggi di curvatura mediamente superiori a 600 m
- Velocità media di tracciato 110 km/h
- Velocità di tracciato non superiore a 80 km/h in soli tre punti (uscita nord Trento, dopo Gardolo e Predazzo)
- Velocità in deviate sugli scambi 60 km/h
- Velocità commerciale intera linea circa 60 km/h

Tutto il tracciato è su sede riservata, privo di passaggi a livello sulle vie principali, fa eccezione una via interna a Ziano e di due vie campestri tra Ziano e Predazzo.

Ciò garantisce puntualità, sicurezza e nessuna interferenza con gli altri modo di trasporto.

Progettazione classica

Scambio disegno 2D



Tutte le figure che partecipano al processo **NON** hanno la stessa **INFORMAZIONE**.

La mancanza di informazione, può provocare difformità tra i progetti di diverse specialistiche

Le informazioni vengono condivise tramite **EMAIL** – condivisioni **WETRANSFER** e/o Pubbliche del **PC**

Interoperabilità del BIM

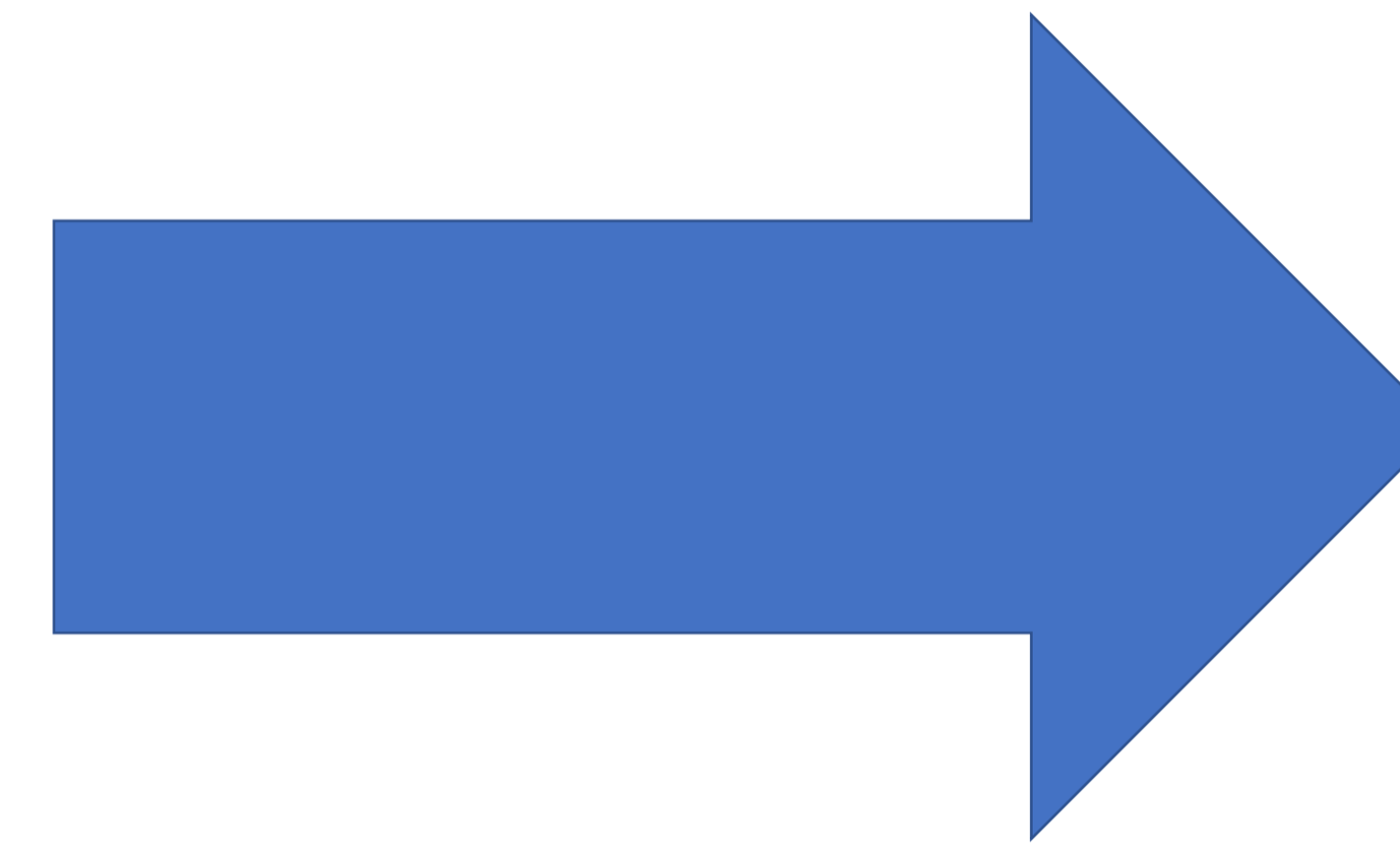
Interoperabilità BIM



Tutte le figure che partecipano al processo hanno la stessa **INFORMAZIONE**.

Non ci saranno più difformità tra i progetti di diverse specialistiche, l'informazione circola.

Fondamentale l'utilizzo della piattaforma di condivisione **ACDAT**



I LIVELLI DI PROGETTAZIONE

IL NUOVO CODICE

Il nuovo Codice appalti, o più correttamente "codice dei contratti pubblici", è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 31 marzo 2023, rispettando i tempi previsti. Il Digs. 36/2023 - dal primo aprile 2023 - ha mandato in pensione il Digs. 50/2016 dopo quasi 7 anni.

Il **nuovo codice dei contratti** fa un taglio sui livelli di progettazione: da 3 diventano 2, **scompare il progetti definitivo**, restano lo **studio di fattibilità tecnico-economica (PFTE)** ed il progetto esecutivo (art. 41 Digs. 36/2023). Il **DOCFAP, documento di fattibilità delle alternative progettuali** (regolamentato dall'allegato 1.7 del nuovo codice), viene prima del documento di indirizzo alla progettazione (DIP) ed è **obbligatorio** per i lavori di importo pari o superiore a 5.538.000 €

Carta tecnica della Provincia autonoma di Trento in coordinate utm-wgs84

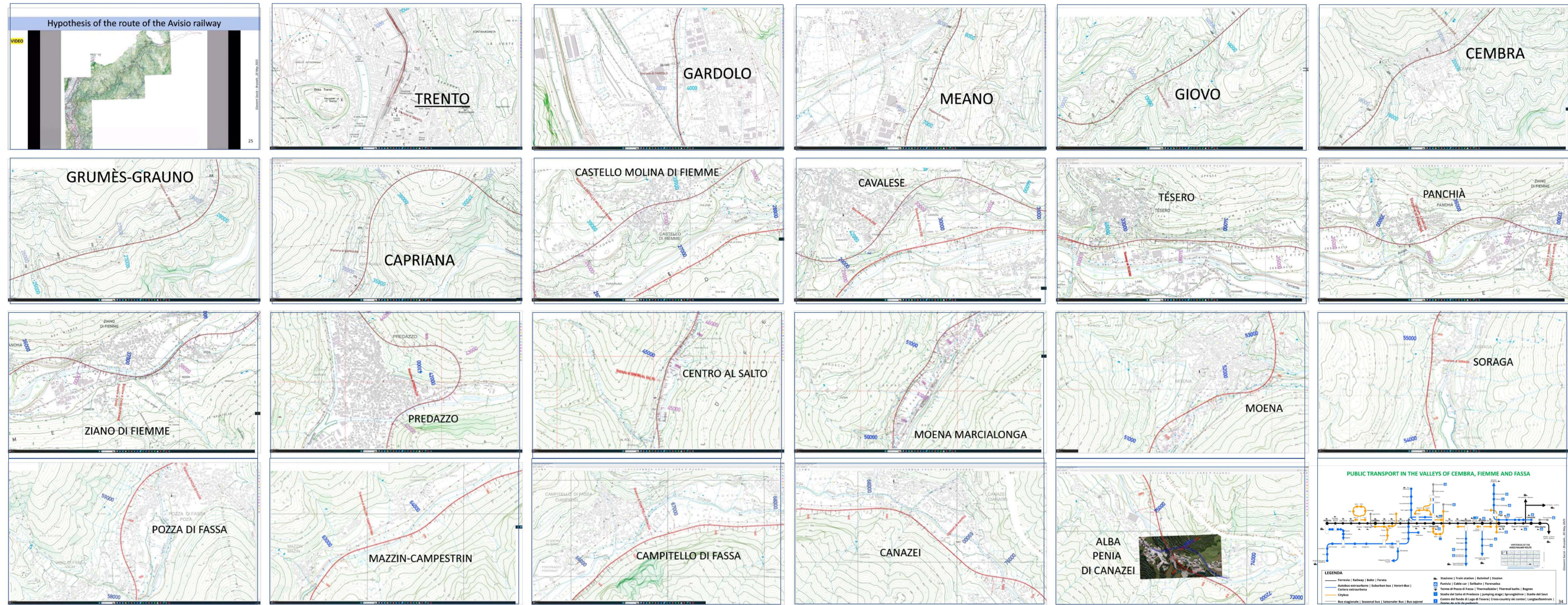


Tutti gli elaborati tecnici relativi alle ipotesi del tracciato ferroviario si sono basati sulle mappe tecniche digitali della Provincia autonoma di Trento. In particolare, sono stati utilizzati i file .dxf, scaricabili cliccando sulla mappa pubblicata al seguente indirizzo:

http://pup.provincia.tn.it/Dati_Piani_Urbanistici/DownDwg.html

- Formato DXF georeferenziato-

IPOSTESI DI PERCORSO FERROVIA DELL'AVISIO

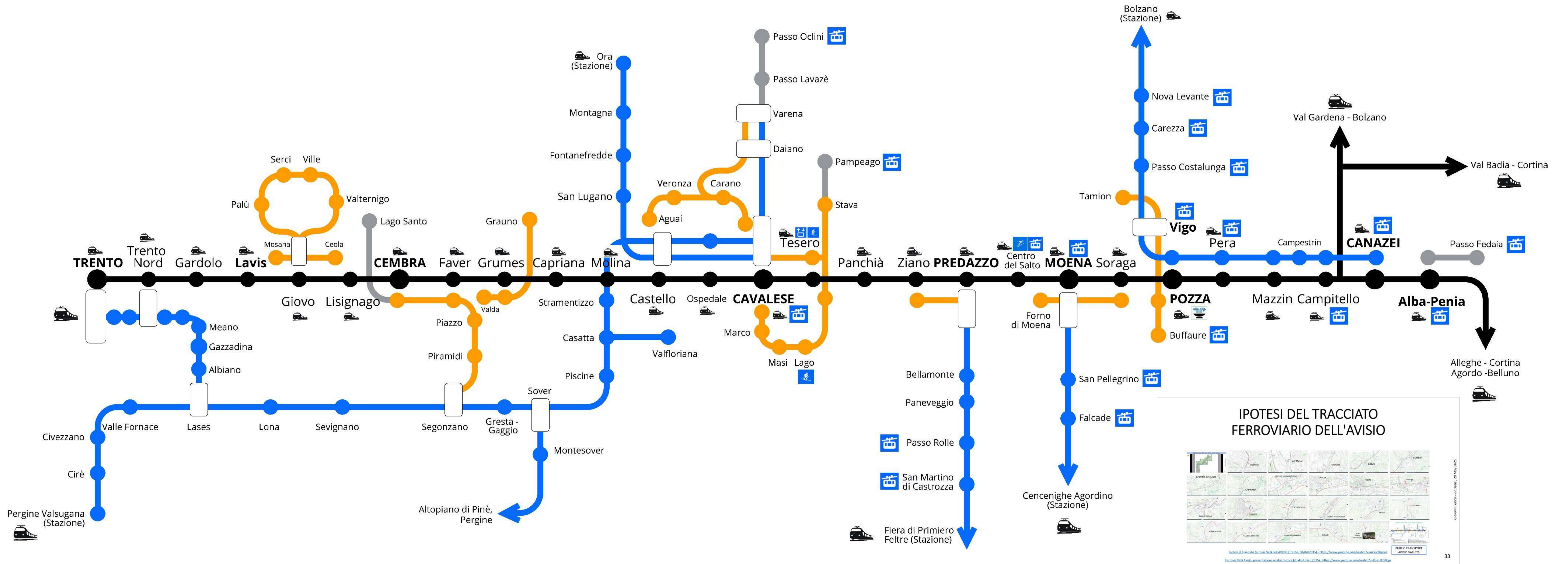


[Ipotesi di tracciato ferrovia Valli dell'AVISIO \(Trento, 30/04/2015\) - https://www.youtube.com/watch?v=rnTeZ8bjZwY](https://www.youtube.com/watch?v=rnTeZ8bjZwY)

**PUBLIC TRANSPORT
AVISIO VALLEYS**

[Ferrovia Valli Avisio, presentazione analisi tecnica \(studio Univ, 2015\) - https://www.youtube.com/watch?v=8L-xH1D8Cps](https://www.youtube.com/watch?v=8L-xH1D8Cps)

TRASPORTO PUBBLICO NELLE VALLI DEL CEMBRA, FIEMME E FASSA



LEGENDA

- Ferrovie | Railway | Bahn | Ferata
- Autobus extraurbano | Suburban bus | Vorort-Bus | Coriera extraurbana
- Citybus
- Bus stagionale | Seasonal bus | Saisonaler Bus | Bus sajonel

- Stazione | Train station | Bahnhof | Stazion
- Funivia | Cable car | Seilbahn | Forenadoa
- Terme di Pozza di Fassa | Thermalbäder | Thermal baths | Bagnes
- Stadio del Salto di Predazzo | Jumping stage | Sprungbühne | Stadie del Saut
- Centro del fondo di Lago di Tesero | Cross-country ski center | Langlaufzentrum | Zenter de schi da paslonch

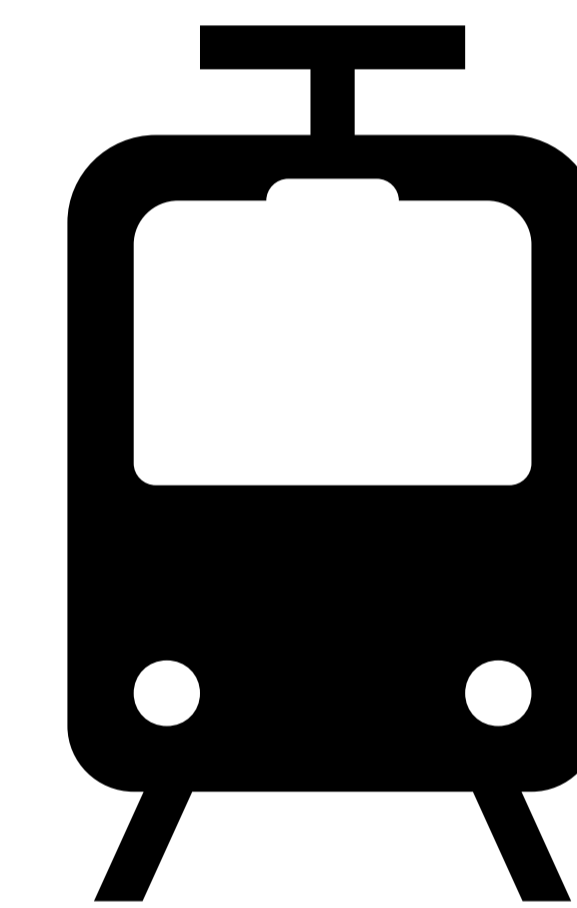
Ipotesi di servizio ferroviario nella Valle dell'Avisio

Cadenzamento treni:

- per tutto l'anno ogni ora su intero percorso
- in alta stagione (4 mesi in inverno/primavera e 2 mesi in estate)
 - ogni 30 min in alta stagione Val di Fiemme
 - ogni 15 min in alta stagione Val di Fassa

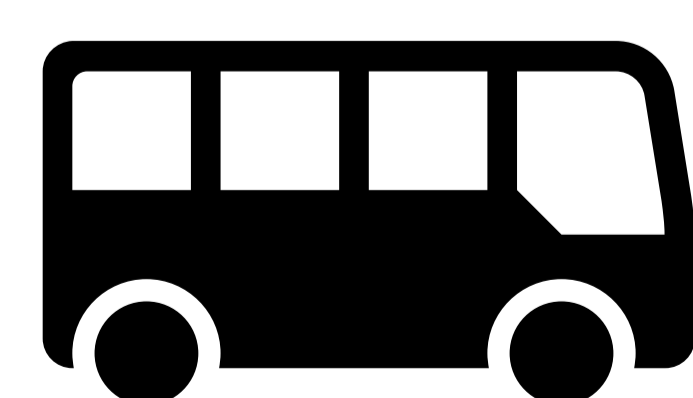
Volumi di servizio:

- 4 treni circolanti tutto l'anno
 - ulteriori 6 treni per Val di Fiemme e Val di Fassa in alta stagione



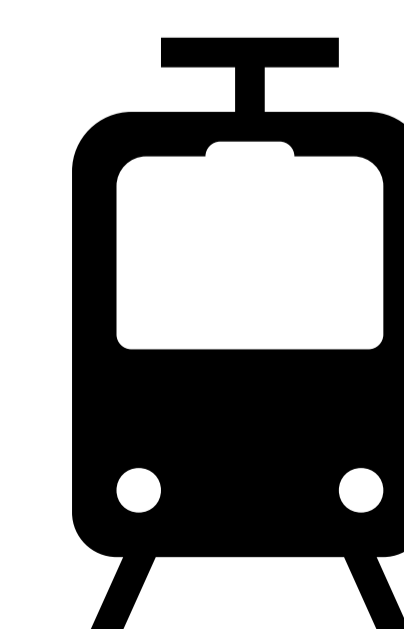
Tempi di percorrenza della Ferrovia dell'Avisio

Ferrovia Val di Fiemme e Val di Fassa	Trento	Gardolo	Meano	Giovo	Cembra	Grumés	Capriana	Castello Molina	Cavalese	Tesero	Panchià	Ziano	Predazzo	Centro del salto	Moena Marcialonga	Moena	Soraga	Vigo Pozza	Pera	Mazzin Campestrin	Campitello	Canazei	Alba Penia
Trento		4	8	13	18	24	30	36	40	44	47	49	54	57	62	64	67	71	74	77	80	83	85
Gardolo	4		4	9	14	20	26	32	36	40	43	45	50	53	58	60	63	67	70	73	76	79	81
Meano	8	4		5	10	16	22	28	32	36	39	41	46	49	54	56	59	63	66	69	72	75	77
Giovo	13	9	5		5	11	17	23	27	31	34	36	41	44	49	51	54	58	61	64	67	70	72
Cembra	18	14	10	5		6	12	18	22	26	29	31	36	39	44	46	49	53	56	59	62	65	67
Grumés	24	20	16	11	6		6	12	16	20	23	25	30	33	38	40	43	47	50	53	56	59	61
Capriana	30	26	22	17	12	6		6	10	14	17	19	24	27	32	34	37	41	44	47	50	53	55
Castello Molina	36	32	28	23	18	12	6		4	8	11	13	18	21	26	28	31	35	38	41	44	47	49
Cavalese	40	36	32	27	22	16	10	4		4	7	9	14	17	22	24	27	31	34	37	40	43	45
Tesero	44	40	36	31	26	20	14	8	4		3	5	10	13	18	20	23	27	30	33	36	39	41
Panchià	47	43	39	34	29	23	17	11	7	3		2	7	10	15	17	20	24	27	30	33	36	38
Ziano	49	45	41	36	31	25	19	13	9	5	2		5	8	13	15	18	22	25	28	31	34	36
Predazzo	54	50	46	41	36	30	24	18	14	10	7	5		3	8	10	13	17	20	23	26	29	31
Centro del Salto	57	53	49	44	39	33	27	21	17	13	10	8	3		5	7	10	14	17	20	23	26	28
Moena Marcialonga	62	58	54	49	44	38	32	26	22	18	15	13	8	5		2	5	9	12	15	18	21	23
Moena	64	60	56	51	46	40	34	28	24	20	17	15	10	7	2		3	7	10	13	16	19	21
Soraga	67	63	59	54	49	43	37	31	27	23	20	18	13	10	5	3		4	7	10	13	16	18
Vigo-Pozza	71	67	63	58	53	47	41	35	31	27	24	22	17	14	9	7	4		3	6	9	12	14
Pera	74	70	66	61	56	50	44	38	34	30	27	25	20	17	12	10	7	3		3	6	9	11
Mazzin-Campestrin	77	73	69	64	59	53	47	41	37	33	30	28	23	20	15	13	10	6	3		3	6	8
Campitello	80	76	72	67	62	56	50	44	40	36	33	31	26	23	18	16	13	9	6	3		3	5
Canazei	83	79	75	70	65	59	53	47	43	39	36	34	29	26	21	19	16	12	9	6	3		2
Alba-Penia	85	81	77	72	67	61	55	49	45	41	38	36	31	28	23	21	18	14	11	8	5	2	



Trento-Cavalese 125 minuti
Cavalese-Penia 82 minuti

Totale 207 minuti



85 minuti

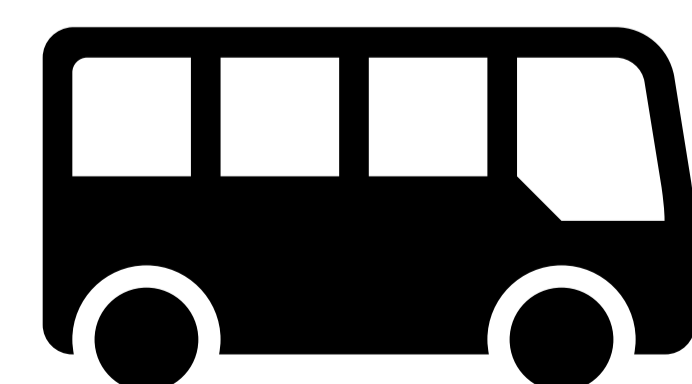
Riduzione del tempo di percorrenza di 123 minuti rispetto all'attuale linea di autobus, effettuando tutte le fermate

Tempi di percorrenza della Ferrovia dell'Avisio

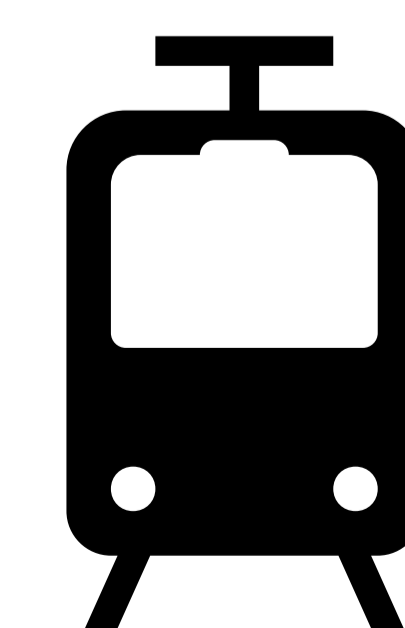
Tempo medio di percorrenza per la Val di Fiemme e la Val di Fassa da Castello/Molina di Fiemme ad Alba/Penia di Canazei

Ferrovia Val di Fiemme e Val di Fassa	Castello Molina	Cavalese	Tesero	Panchià	Ziano	Predazzo	Centro del salto	Moena Marcialonga	Moena	Soraga	Vigo Pozza	Pera	Mazzin Campestrin	Campitello	Canazei	Alba Penia
Castello Molina		4	8	11	13	18	21	26	28	31	35	38	41	44	47	49
Cavalese	4		4	7	9	14	17	22	24	27	31	34	37	40	43	45
Tesero	8	4		3	5	10	13	18	20	23	27	30	33	36	39	41
Panchià	11	7	3		2	7	10	15	17	20	24	27	30	33	36	38
Ziano	13	9	5	2		5	8	13	15	18	22	25	28	31	34	36
Predazzo	18	14	10	7	5		3	8	10	13	17	20	23	26	29	31
Centro del Salto	21	17	13	10	8	3		5	7	10	14	17	20	23	26	28
Moena Marcialonga	26	22	18	15	13	8	5		2	5	9	12	15	18	21	23
Moena	28	24	20	17	15	10	7	2		3	7	10	13	16	19	21
Soraga	31	27	23	20	18	13	10	5	3		4	7	10	13	16	18
Vigo-Pozza	35	31	27	24	22	17	14	9	7	4		3	6	9	12	14
Pera	38	34	30	27	25	20	17	12	10	7	3		3	6	9	11
Mazzin-Campestrin	41	37	33	30	28	23	20	15	13	10	6	3		3	6	8
Campitello	44	40	36	33	31	26	23	18	16	13	9	6	3		3	5
Canazei	47	43	39	36	34	29	26	21	19	16	12	9	6	3		2
Alba-Penia	49	45	41	38	36	31	28	23	21	18	14	11	8	5	2	

Giovanni Saccà – Brussels, 20 May 2025



92 minuti

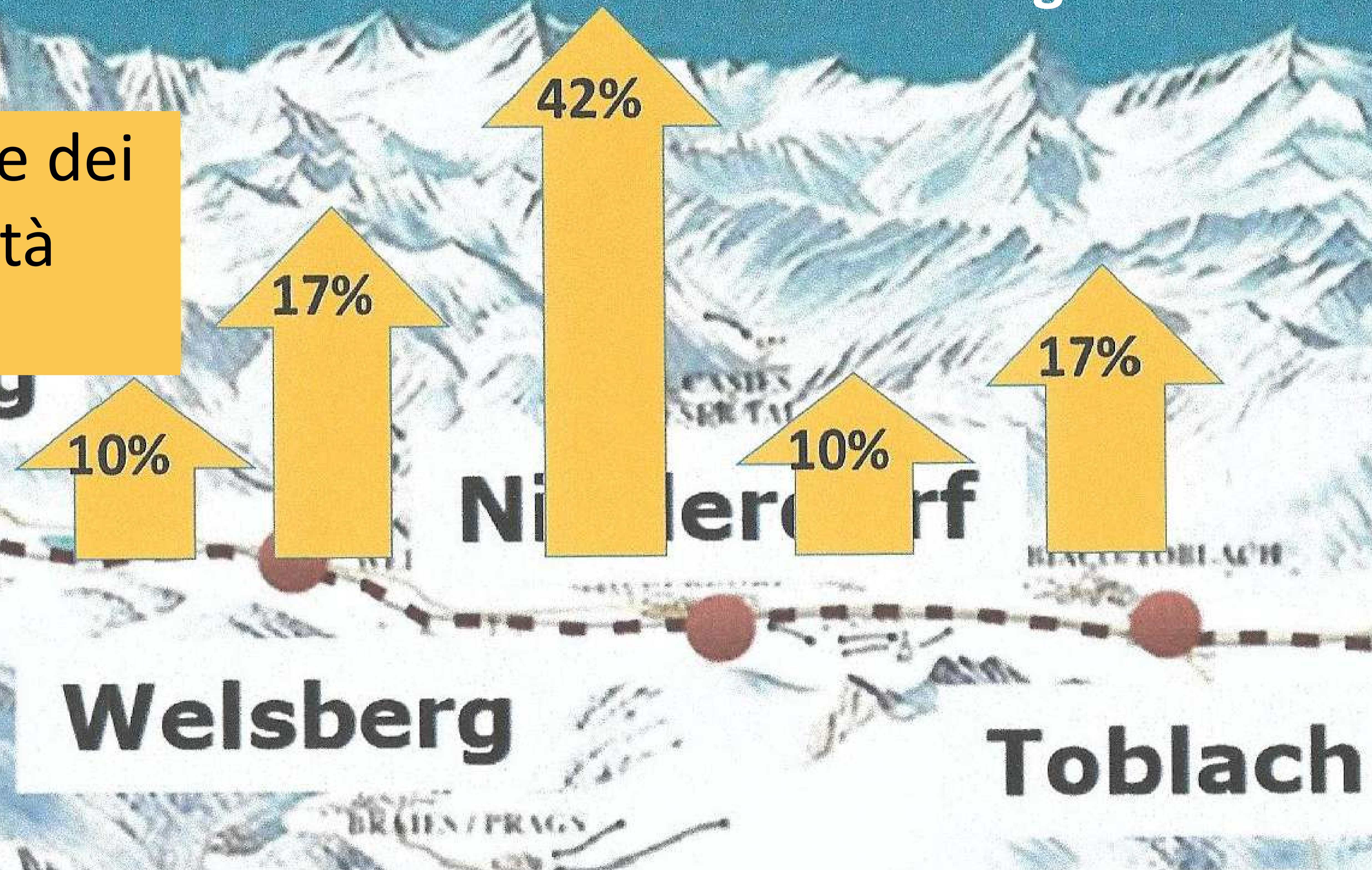


49 minuti

Riduzione del tempo di percorrenza di 43 minuti rispetto all'attuale linea di autobus, effettuando tutte le fermate

Il business migliora con il treno

Aumento dell'occupazione dei posti letto in alcune località della Val Pusteria



DOLOMITI SUPERSKI

wonderful times



In sintesi. Il progetto ferroviario dell'Avisio è...

LUNGIMIRANTE

Efficace anche nel lungo periodo per capacità di trasporto e velocità

AMBIZIOSO

- Connesso a Trento con il corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN-T
- Predisposto per connessione con le valli confinanti

INTEGRATO

Asse portante dei sistemi locali di mobilità ciclo-pedonale e turistica e per accedere ai servizi

DETTAGLIATO

studiato allo stadio di prefattibilità

MODULARE

realizzabile per lotti funzionali

Il progetto ferroviario dell'Avisio è...

SOSTENIBILE

Efficace nel lungo periodo per capacità di trasporto e velocità rispetto agli altri modi di trasporto

Coerente con il Green Deal europeo ed attento all'impatto ambientale, produce minori esternalità (congestione, rischio di incidenti, inquinamento, ecc.)

Integrato con il sistema turistico produce un beneficio indiretto in termini di maggiori presenze nelle valli, che diventano fonte di reddito per il territorio

EFFICIENTE

Le linee ferroviarie hanno un ingombro minimo del suolo in rapporto alla capacità di trasporto

Il progetto ferroviario dell'Avisio è...

FATTIBILE

Conforme alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità europee (STI)

FINANZIABILE

Candidabile tra i sistemi di accesso alla rete TEN-T, nel rispetto della Convenzione delle Alpi e EUSALP e coerente con le politiche europee di trasferimento modale dalla strada alla ferrovia e con gli obiettivi ONU 2030

Materiale consultabile

- «Ipotesi di tracciato di una nuova linea ferroviaria per il collegamento delle Valli dell'Avisio con la linea ferroviaria del Brennero, con capo tronco in Trento e tronco terminale in Penia di Canazei», Dipartimento di Scienze Economiche, Università degli Studi di Verona, Aprile 2015 (<https://1drv.ms/f/c/ea26b0bf22c70a82/EpuoTXNqhVRKngFNI8Uc8>)
- «Ipotesi di linea ferroviaria per il collegamento delle valli dell'Avisio: da Molina di Fiemme a Predazzo» – Tesi di laurea Magistrale in Ingegneria per l'Ambiente ed il Territorio, Autori: Valentina Dalla Tezza, Matteo Pasqualini, Chiara Santuliana - Prof. Davide Geneletti - Anno Accademico 2015/2016 - Università di Trento - DICAM
- «Redazione studio a supporto della valutazione tecnico-economica per la fattibilità e sostenibilità dei costi di costruzione e gestione degli interventi ferroviari riguardanti la mobilità su ferro nelle valli dell'Avisio, Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Meccanica, Università degli Studi di Trento», prof Ing. Raffaele Mauro, Marzo 2017 e Maggio 2017
- «Scenari di mobilità in Fiemme e Fassa» – QNex – Novembre 2017, http://www.fiemmefassa.com/doc_pdf/2017-Studio-Transdolomites-mobility-valli-avisio.pdf
- Ferdinando Stanta, «Fattibilità e sostenibilità economica per le nuove ferrovie nelle Dolomiti: Il progetto della Ferrovia dell'Avisio», Canazei 23 ottobre 2018.
- Helmuth Moroder, SAD Bolzano, «Il treno delle dolomiti», Canazei 23 ottobre 2018.
- QNEX, Il Treno dell'Avisio: una ferrovia per Cembra, Fiemme e Fassa, 2010, <http://qnex.it/?p=696&lang=it>
- Working Paper Series of Department of Economics, University of Verona
Sull'ipotesi di una ferrovia nelle valli di Fiemme e Fassa di Francesco Rossi, Giovanni Sacca'
WP Number: 18 November 2014, ISSN: 2036-2919 (paper), 2036-4679 (online)
<http://dse.univr.it/home/workingpapers/wp2014n18.pdf>



Verso il treno dell'Avisio: tecnologie, ambiente e fattibilità

“Ipotesi di percorso della ferrovia Avisio in sintesi”.



GRAZIE PER L'ATTENZIONE



Giovanni Saccà

Brussels, 20 May 2025

Studio dell'Università di Verona Dip. Economics del 30/04/2015

Francesco Rossi, Giovanni Saccà, Thomas Demetz

Con la collaborazione di Alberto Baccega