

Presentato lo studio: da Trento a Penia, 88 chilometri e 22 stazioni

Ferrovia, un sogno da un miliardo

CAVALESE - Una moderna ferrovia, in grado di rispettare le normative europee e garantire un inserimento ottimale nel contesto, anche ambientale, esistente, un minore inquinamento ed una migliore qualità della vita. Questi i principi ispiratori dello studio preliminare di un tracciato di nuova ferrovia che colleghi le valli dell'Avisio con la linea ferroviaria del Brennero, partendo da Trento per arrivare a Penia di Canazei. Poi è bastato prendere visione del lavoro mastodontico fatto dal professor **Francesco Rossi** del Dipartimento di Scienze Economiche dell'Università di Verona, coadiuvato dall'ingegner **Giovanni Sacclà** e dall'architetto **Thomas Demetz**, per maturare anche qualche interrogativo sulle proposte illustrate nel corso della lunga presentazione fatta ieri nel tardo pomeriggio presso la sala conferenze della Biblioteca di Cavalese.

Era stata convocata dal presidente del Consorzio Bim Adige di Trento **Giuseppe Negri** e dal presidente della Vallata dell'Avisio **Armando Benedetti** (che hanno introdotto l'incontro) e vi hanno partecipato numerosi amministratori pubblici ed operatori turistici, anche se due ore abbondanti di dati, cifre, tabelle, indicazioni e commenti hanno tolto il fiato e la voglia di fare domande. Per fortuna il lavoro è raccolto in un CD che sarà consegnato a tutti gli enti locali per eventuali osservazioni, prima di essere trasmesso alla Giunta Provinciale che avrà il compito di predisporre lo studio

di fattibilità.

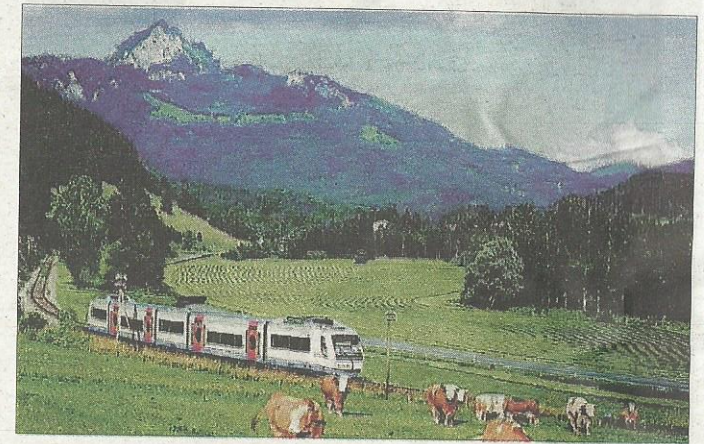
L'ipotesi di nuova linea ferroviaria è partita da una approfondita analisi del territorio e della mobilità per affrontare quindi quattro ipotesi di tracciato, analizzare lo stato attuale dei luoghi, delle stazioni (22) e delle fermate sul territorio e fare (fattore non secondario) una importante analisi tecnico/economica. Quattro come si diceva i possibili percorsi, partendo da Meano, raggiunto da Trento via Gardolo, due in sinistra Avisio e due in destra, con un costo complessivo di poco meno di un miliardo di euro ciascuno, per un numero di chilometri che varia dagli 83 agli 88.

I problemi maggiori sicuramente lungo la valle di Cembra, sia da una parte che dall'altra del torrente, con la necessità di prevedere numerosi tratti in galleria o su viadotti, fino a Capriana e Valfloriana e quindi con la possibilità di due percorsi alternativi verso Castello o in direzione di Molina.

Due i possibili tracciati in Fiemme, da Castello verso Cavalese, per raggiungere quindi Tesero e l'alta valle, o da Molina lungo il fondovalle, fino a Predazzo. Poi gallerie in sequenza anche dopo Predazzo e verso la valle di Fassa, a Moena, Soraga, Pozza, Campitello e Penia, soprattutto per evita-

re gli attraversamenti stradali. Avveniristiche le stazioni, illustrate da Demetz e per le quali si è cercato di assicurare una funzionale integrazione con gli altri servizi e con le stazioni a valle degli impianti di risalita, agevolando gli accessi e prevedendo delle strutture in grado anche di offrire altre opportunità rispetto al semplice passaggio in ferrovia.

Di occasione positiva per confrontarsi con le amministrazioni ha parlato alla fine l'assessore provinciale **Mauro Gilmozzi**, presente assieme al consigliere **Piero Degodenz**. «Oggi - ha sottolineato - siamo di fronte ad un approfondi-



Un «rendering» della possibile ferrovia del futuro: ma c'è tanta strada

mento decisamente migliore rispetto alle prime proposte, anche se sono ancora molti i ragionamenti da fare su diversi aspetti, tecnici e soprattutto economici. L'intenzione comunque è quella di andare avanti verso un'idea di treno

condivisa ed agganciata ad uno sviluppo intelligente del territorio». Come dire che altri ragionamenti andranno fatti e che il percorso per vedere i cantieri è sicuramente ancora lungo.

M. F.

L'ADIGE

11/04/2015