

Il Comitato sogna la ferrovia del porfido

Dalla Val di Fassa a Pergine lungo la Val di Cembra: ecco la proposta di elettrotramvia con arrivo alla stazione di Roncogno

► PERGINE

La necessità di ridurre il traffico su gomma, eliminando gran parte del traffico pesante, fonte di inquinamento in quella che è una delle valli più belle delle Dolomiti trentine, è una delle priorità poste dal progetto del Comitato "Elettrotramvia Roncogno - Predazzo", che senza grandi dislivelli da superare correrebbe lungo la sponda sinistra dell'Avisio. Nel recente incontro tenutosi negli scorsi giorni a Pergine alcuni componenti del comitato, che fa capo a Giorgio Dellagiocoma e ad Armando Ravagni, hanno ribadito la necessità di collegare il Nord Est dell'Italia, Venezia e le città del Veneto alle valli di Cembra, Fiemme e Fassa e proposto l'ipotesi di utilizzare un'elettrotramvia a trasporto misto passeggeri e merci, che dalla stazione di Roncogno nei pressi di Pergine, raggiunga Predazzo. Un progetto già illustrato, che ha la peculiarità di non intaccare il versante dei pregiati vigneti della valle di Cembra, e allo stesso tempo portare i visitatori a riscoprire ambiti territoriali di notevole interesse sulla sinistra Avisio.

Il progetto preliminare elaborato da un gruppo di cui fanno parte ingegneri, architetti, un geologo e un agronomo, riguarda la realizzazione di una linea ferroviaria a scartamento



Il progetto parte dal ristrutturazione della stazione di Roncogno

normale che dalla direttrice ferroviaria Trento - Venezia dirotterebbe i flussi turistici del Nord provenienti dalla linea ferroviaria che scende dall'Alto Adige e dal Brennero, e quelli dal sud, dal Veneto e Venezia. Il percorso riprende un progetto che era nei programmi dell'impero Austro Ungarico e prevedrebbe la costruzione di una

nuova linea ferroviaria che partendo da Roncogno, superato il torrente Fersina, attraversi la parte ovest del Comune di Pergine, salendo dalla piana del Cirè lungo la Valcamino e il Rio Silla fino alla Valle di Fornace. Proseguono quindi verso Lases, Lona, Sevigiano, poi in galleria bypassi Segonzano, Sover, Piscine, Casatta, per arrivare a

► LO STUDIO: ECCO PERCHÉ PUNTARE SUL TRENO

«Risparmi per 3 milioni di euro all'anno e nuovi posti di lavoro»

PERGINE. Il gruppo di studio del Comitato ferrovia versante sinistro dell'Avisio, presentando lo studio di fattibilità, sottolinea la scelta di affiancare alla linea anche la ciclabile, sfruttando i tratti già esistenti, con la possibilità di salire e scendere nelle varie stazioni in base agli interessi del luogo. «La ciclabile - evidenza Dellagiocoma - non impone a ciclisti forti dislivelli, correrà per lunghi tratti in un ambito boschivo e poi nei prati del fiemmeso, con la possibilità in alcuni punti di spostarsi anche sul versante destro delle valli». Ancor più articolato è lo studio del trasporto merci. Il traffico medio annuo di merci dalle Valli è di circa 15.800 tonnellate l'anno, oggi tutte su gomma. «L'elettrotreno eliminerebbe 4.800 viaggi di grossi automezzi - prosegue Dellagiocoma - e a vantaggio della ferrovia ci

sarebbero 3 milioni di euro l'anno, con la creazione di circa 300 posti di lavoro tra il personale direttamente addetto alla ferrovia e quello dell'indotto. Oltre a legname e porfido, potrebbero essere trasportati alimentari, cippato, sabbia e ghiaia, rifiuti, arredi e ogni materiale "pesante"». Quindi non una ferrovia per soli passeggeri, che da sola non garantirebbe una gestione economica in attivo ed eventuali ammortamenti dei costi di costruzione. Dagli studi di fattibilità forniti da un ente apposito, Consultancy Association of Railway - rail and train, l'uso della ferrovia per le merci incrementerebbe il fatturato del 30%, portando in attivo il bilancio della gestione. «I circa 50 chilometri del percorso sono particolarmente rispettosi

dell'ambiente - ricordano ancora Dellagiocoma e Ravagni - non creano alcun problema all'importante area vitivinicola della valle di Cembra, realizzando invece un collegamento importante in chiave turistica, estiva e invernale a vantaggio delle stazioni e degli impianti sciistici delle valli di Fiemme e Fassa, e rappresentando un'importante strumento a vantaggio delle attività produttive dell'area porfido, oltre che per i collegamenti con il Pinetano». Ora il Comitato, del quale fanno parte anche Lorenzo Oss Pegorar, Sergio Leonardi, Bruno Gardumi e Sandro Sighel, intende avere la possibilità di essere ascoltato in Commissione provinciale e di partecipare al concorso di idee per sostenere le peculiarità della propria ipotesi progettuale.

Molina di Fiemme, a valle del centro di Cavalese e proseguire fino a Predazzo. Dellagiocoma e Ravagni aggiungono ora a questo progetto alcune sostanziali novità, frutto di recenti indagini e ricerche.

«Le novità riguardano innanzitutto il recupero della stazione di Roncogno - spiega l'ingegnere Ravagni - che pur

essendo in stato di abbandono da molti anni, è dotata di uno scalo rotabile adeguato. Se la riqualificazione di questa struttura è un po' la premessa indispensabile, le novità studiate riguardano l'affiancamento alla linea di una pista ciclabile che porterà, senza dover superare grandi dislivelli, i ciclisti nel cuore delle Dolomiti. E poi c'è

la possibilità di realizzare una linea ferroviaria a trasporto misto, passeggeri e merci, visto che dalle valli provengono le ricchezze del legname e del porfido».

A sostegno di queste novità Ravagni fornisce una serie di dati, che motivano e giustificano in termini di tutela dell'ambiente, le scelte progettuali.