

**Fiemme e Fassa.** Incontro di Fugatti con gli amministratori locali sulla mobilità "olimpica"

CAVALESE - Il sistema di trasporto pubblico nelle valli di Fiemme e Fassa per le Olimpiadi invernali del 2026 sarà su gomma. Quella che ormai non è più una novità, è stata ribadita e definita nei dettagli martedì dal presidente della Provincia **Maurizio Fugatti** nell'incontro tenutosi al PalaFiemme di Cavalese, presenti i dirigenti provinciali dei dipartimenti coinvolti nelle progettazioni, con i sindaci e gli amministratori della val di Fiemme. L'occasione è servita per illustrare cosa in concreto stia dietro l'acronimo Brt, sigla destinata a pervadere l'agenda dei prossimi anni e che indica il "Bus Rapid Transit", ovvero la percorrenza rapida dei bus. Grazie alle Olimpiadi invernali 2026 e ai 70 milioni di euro di finanziamenti, le valli di Fiemme e Fassa vedranno la realizzazione di un nuovo sistema di mobilità pubblica che partendo da Ora (interscambio con la Ferrovia del Brennero) riscriverà il servizio pubblico su gomma nella tratta che porta fino a Canazei, passando per Cavalese e Predazzo.

La scelta - è stato spiegato - è caduta su questo sistema di trasporto che fonde in sé elementi propri delle metropolitane (cadenzamento ravvicinato delle corse) e del trasporto pubblico su gomma, per rientrare in due limiti non eludibili: quello temporale e quello della sostenibilità economica. «I progetti alternativi di trasporto pubblico - ha spiegato **Roberto Andreatta**, dirigente del Dipartimento territorio ambiente energia e cooperazione, Umst Mobilità -, ovvero il Treno dell'Avviso e il sistema ibrido gomma/fune Fiemme 26, presentano costi allo stato non

# Come funzionerà il sistema Brt

Tra Cavalese e Canazei  
17,5 km di corsia stradale dedicata ai mezzi pubblici con 4 innesti prioritari sulla Ss48 agevolati da semafori

Un modello di mezzo pubblico Bus Rapid Transfer



garantiti: 450 milioni di euro il primo e 1,5 miliardi di euro il secondo, a fronte dei 37,7 richiesti per il Brt. Non solo, anche i tempi di realizzazione superano i 6 anni contro i 3 del Bus Rapid Transfer. Questo significa che non sarebbero comunque pronti per le Olimpiadi». A consigliare la soluzione Brt anche i costi di gestione del servizio: «Il trasporto pubblico su gomma - ha chiarito a tal

proposito Andreatta - è il solo che può garantire la copertura capillare ed estesa sul territorio. A suo vantaggio giocano anche costi di gestione del servizio, inferiori rispetto alla ferrovia». A "mostrare" senza appesantire di eccessivi tecnicismi cosa sia il Brt (Bus Rapid Transit), e come si calerà nella realtà delle valli di Fiemme e Fassa, è stato l'ingegnere **Mario Monaco**, dirigente del Ser-

vizio opere stradali e ferroviarie della Provincia. In buona sostanza si tratta di un modello di trasporto pubblico su gomma con "priorità di passaggio", ovvero con corsie riservate o priorità semaforiche per i mezzi pubblici. Lo studio, voluto dalla Provincia, prende in considerazione prevalentemente le valli di Fiemme e Fassa, così da rende-

re più veloce e sicuro l'uso del mezzo pubblico, rispetto all'automobile, soprattutto nei mesi turistici. Si tratta di una sorta di "metrò su gomma" che consente anche la riprogrammazione delle linee di trasporto da Egna-Ora (Ferrovie dello Stato) e Canazei.

In particolare, in val di Fiemme, il nuovo sistema di trasporto pubblico porterà alla realizzazione, lungo la strada statale 48 - che attraversa in quota, rispetto alla Fondovalle, i centri abitati della valle - corsie preferenziali per i bus, allargamenti dell'attuale carreggiata e nuove fermate. Il numero e la frequenza delle corse saranno aumentate fino ad arrivare ad una corsa ogni 15 minuti. Inoltre, la realizzazione del Brt consentirà di riorganizzare sul territorio, con risparmio di costi, i diversi depositi di mezzi oggi esistenti, e la stazioni.

«Il progetto è imperniato su due principi che si integrano - spiega l'ingegnere Monaco -. Il primo è che dove c'è spazio, la statale 48 sarà affiancata sui due lati da altrettante corsie preferenziali di 3,5 metri ciascuna.

Il secondo, che dove lo spazio manca, sulla viabilità ordinaria verranno collocati semafori dedicati denominati "bus gate" (nello studio ne sono previsti due per ciascuna direzione) che consentiranno ai mezzi pubblici di innestarsi sulla viabilità ordinaria superando le code senza patire ritardi».

A salire verso Canazei il tracciato si svilupperà in corsia preferenziale per 9,5 chilometri, che saranno invece 8 a scendere, con un "utilizzo" di territorio stimato in circa 8,5 ettari.

P.G.