



Val di Fiemme | Val di Fassa

Mobilità e Olimpiadi Confronto a Tesero con gli amministratori Su numero di fermate e semafori non ci sono margini di revisione Le autostazioni di Cavalese e Predazzo punti centrali

di **Gilberto Bonani**

TESERO Il Bus Rapid Transit (Brt), il sistema per il trasporto pubblico funzionale alle Olimpiadi 2026, è stato oggetto di confronto tra Provincia e territorio. Ieri, nella sala Bavarese, si sono dati appuntamento il presidente Fugatti (con i suoi tecnici) e gli amministratori delle due valli per l'operazione definita «di restituzione».

A settembre erano stati promossi due incontri, uno a Pozza di Fassa e l'altro a Cavalese, per raccogliere le osservazioni, i consigli, gli spunti e le eventuali critiche. In questo arco di tempo gli amministratori hanno inviato a Trento 130 osservazioni sul

- 130 le osservazioni presentate dagli amministratori delle valli di Fiemme e Fassa sul progetto Brt (Bus Rapid Transit)

- 68 le osservazioni ritenute pertinenti, ma non per questo verranno tutte accolte

- 60 milioni di euro: le risorse messe a disposizione per le opere e i mezzi dedicati al progetto Brt



Brt, i paletti della Provincia

progetto per la mobilità sulla direttrice Trento – Fiemme – Fassa. Ricordiamo che il Bus Rapid Transit (Brt) propone un collegamento tra Ora (interscambio con la ferrovia del Brennero) fino a Penia, passando per Cavalese, Predazzo, Moena e Canazei. Tre le linee previste: Linea rossa, da Ora (coincidenza con i treni in arrivo e partenza) a Penia, Linea verde e Linea blu. Ottanta le fermate complessive divise in tre tipologie a seconda dell'importanza. Il sistema si estende alla creazione di parcheggi per l'interscambio tra mezzi privati e mezzi pubblici. Dieci quelli previsti per oltre tre mila posti complessivi. A questo si aggiunge la realizzazione di nuove corsie riservate per il passaggio dei bus, costruzione di fermate dedicate e l'acquisto di nuovi mezzi. Le risorse previste ammontano a 60 milioni di euro. Ieri a Tesero c'è stata la risposta dei tecnici provinciali che hanno passato al setaccio i diversi punti di vista pervenuti a Trento. «Nel corso della valutazione,

- 3 le linee previste: Rossa (da Ora), Verde e Blu

- 80 le fermate complessive, divise per tipologia, a seconda dell'importanza

- 48 i mezzi pubblici in forza al Brt: 30 mezzi saranno alimentati a biometano, mentre 18 saranno elettrici

- 18 metri: la lunghezza massima che potranno raggiungere gli autobus in servizio sul Brt

- 20 milioni di euro: il costo complessivo previsto per l'acquisto dei mezzi

l'obiettivo è stato quello di tenere in considerazione il maggior numero delle osservazioni formulate dalle amministrazioni locali, accoglibili sotto il profilo tecnico ed economico, al fine di favorire la più ampia condivisione possibile di quest'opera strategica» ha spiegato il presidente Fugatti. Delle 130 osservazioni pervenute 68 sono state ritenute pertinenti, anche se non tutte potranno essere accolte. Le rimanenti invece non avranno posto nel progetto. L'ingegnere Mario Monaco, responsabile dell'Apop (Agenzia provinciale per le opere pubbliche) e Stefano Ciurnelli responsabile delle analisi trasportistiche funzionali hanno spiegato i criteri adottati per la selezione, principalmente la difformità dalla filosofia del Bus Rapid Transit (Brt). «Non avranno accoglienza – è stato detto – o progetti di ferrovia o trasporto tramite impianti a fune, non perché non siano strumenti adatti per la mobilità, ma solamente non conformi al progetto». Un altro punto fermo

Confronto
Il presidente Maurizio Fugatti nella Sala Bavarese di Tesero con gli amministratori delle valli di Fiemme e Fassa: hanno discusso del progetto Brt

dell'amministrazione provinciale è quello di non accogliere l'aumento di fermate (semmai ridefinire quelle proposte) oppure l'eliminazione dei semafori che dovrebbero dare la priorità alla circolazione dei mezzi pubblici. «Eventualmente – ha detto Stefano Ciurnelli – si può proporre, nei periodi di basso afflusso automobilistico, il funzionamento dei semafori a luce lampeggiante aspetto previsto dal codice della strada». Viene confermato il ruolo delle varie linee (rosse, verdi e blu) sottolineando che l'obiettivo del progetto è quello di integrarsi con l'esistente, fatto salvo per gli skibus, che restano mezzi di trasporto straordinari. No alla proliferazione di nuove fermate che andrebbero a rallentare i tempi di percorrenza. Restano quindi uniche le fermate della linea rossa per i singoli territori comunali, mentre per la linea verde sono possibili degli adeguamenti. Fondamentali poi i parcheggi per l'interscambio mezzo privato – mezzo pubblico

che saranno a pagamento (integrato nel costo del biglietto). Confermato il ruolo cruciale delle autostazioni di Cavalese e Predazzo oltre alla creazione di un deposito per i mezzi a San Giovanni di Fassa. «I mezzi che arrivano anche a 18 metri di lunghezza – ha detto il dirigente Roberto Andreatta – saranno 48, trenta elettrici e 18 a biometano. Il costo complessivo è intorno ai venti milioni di euro». Il progetto richiede quindi depositi per i mezzi, punti di ricarica e assistenza ma anche il reclutamento di nuovo personale. Il presidente di Trentino Trasporti ha confermato che dovranno essere assunti almeno 50 autisti oltre a personale amministrativo e operativo in officina. Per il presidente Fugatti il progetto Bus Rapid Transit (Brt) risulta l'unica proposta praticabile e finanziariamente sostenibile per migliorare il sistema di trasporti, generando ricadute positive per la popolazione e i turisti ben oltre le Olimpiadi 2026.