

«Autostazione, cantiere in ottobre»

Salvatore (Trentino Trasporti): «Centro intermodale pronto nell'autunno 2025»



Gianfranco Piccoli

Cavalese «Entro la fine di ottobre contiamo di avviare il cantiere». Diego Salvatore, presidente di Trentino Trasporti, indica a breve la posa della prima pietra di un'opera - il centro intermodale di Cavalese - che insieme all'introduzione del Bus Rapid Transit (Brt) potrebbe fare da volano ad una «rivoluzione» della mobilità nelle valli dell'Avisio. Nelle scorse settimane l'appalto (poco più di 12 milioni di euro) è stato assegnato ad una Rti con capofila la D.F. Costruzioni di Lavis, seguita dalla Nord Costruzioni Srl (sempre di Lavis) e la Bertolini Ocea Impianti di Rovereto. L'hub sorgerà in località Pra' dei Tini, su un terreno della Patrimonio del Trentino che è stato acquisito per 3 milioni di euro. Un'operazione da 15 milioni complessivi, finanziata con i fondi olimpici.

L'obiettivo, infatti, è di completare l'opera per i giochi a cinque cerchi del 2026, che in val di Fiemme - a Tesero e Predazzo - avranno due sedi di gara, per lo sci nordico e il salto con gli sci. «Il centro intermodale dovrà essere pronto per l'autunno del 2025», spiega Salvatore,

ricordando che il bando prevede la consegna dell'hub in 660 giorni naturali. Il progetto del centro intermodale - spiega ancora il presidente della Trentino Trasporti - è stato realizzato in accordo con l'amministrazione di Cavalese e piazza Dante ed è caratterizzato da una filosofia che cerca il minor impatto paesaggistico: ospiterà, oltre a biglietteria e sala d'attesa, 18 stalli per il ricovero dei mezzi (anche con ricarica elettrica) e 8 stalli per l'autostazione. Previsti anche 126 posti auto in un parcheggio interrato.

Le radici del progetto, in verità, sono slegate dalle Olimpiadi e affondano in uno studio commissionato alcuni anni fa dalla Provincia per rispondere alle esigenze di mobilità delle valli dell'Avisio, soffocate dal traffico soprattutto durante le stagioni turistiche. Da qui è nata l'ipotesi del Bus Rapid Transit, un sistema di trasporto pubblico su gomma che - ha spiegato l'ingegner Giuliano Giacomelli, responsabile del Servizio innovazione di Trentino trasporti - si «comporta» più come un treno che non un tradizionale torpedone. Il Brt - che coprirà la tratta da Ora a Penia - prevede l'acquisto di 48 nuovi autobus, 30 elettrici e 18 a biometano per un investimento complessivo di 28 milioni di euro. Ci saranno tre linee: la «rossa», da Ora a Penia, con cadenza di un'ora (10 bus extraurbani a metano), la «verde» da Cavalese a Penia (ogni 20 minuti, 32 bus elettrici) e la linea estiva blu, con 6 bus elettrici da 18 metri dedicati. Il Brt prevede anche una riqualificazione delle fermate («e non una cancellazione, come qualcuno ha sostenuto», ha chiarito Giacomelli) che saranno suddivise in tre tipologie - gold, silver e bronze - a seconda dell'importanza.

L'attuale sistema di trasporto pubblico garantisce una percorrenza di 900mila chilometri all'anno: con il Brt a regime - ha spiegato Salvatore - i chilometri raddoppieranno, arrivando a 1,8 all'anno.

Lo studio realizzato a suo tempo dalla Provincia aveva chiarito che sulla linea 101, in regime pre Covid, i passeggeri erano circa 22.500 alla settimana e 225mila annuali, con punte di 400 passeggeri all'ora sugli autobus e 2.300 sulle automobili. Il problema, naturalmente, sono proprio questi ultimi. Il piano di esercizio elaborato da Trentino Trasporti prevede di intercettare il 40% di chi viaggia sulle auto, con l'obiettivo di liberare almeno in parte le strade delle valli.

Perché questo ambizioso progetto funzioni alla perfezione - lo chiarisce Salvatore - ha bisogno che tutti gli ingredienti siano a regime. Tra questi il sistema semaforico intelligente (che ha fondamentalmente la funzione di favorire il passaggio dei bus rispetto a tutti gli altri veicoli) e la realizzazione di alcuni tratti di corsie preferenziali, evidentemente in capo alla Provincia e non a Trentino Trasporti. Su queste ultime qualche dubbio c'è, se non altro in termini di tempistiche in vista delle Olimpiadi. «Ma possono essere realizzate anche dopo», chiarisce Salvatore, facendo intendere che il progetto complessivo è vero che è stato finanziato con i fondi olimpici, ma vuole essere funzionale per il futuro della mobilità delle valli.