Ufficio Stampa della Provincia autonoma di Trento
Piazza Dante 15, 38122 Trento
Tel. 0461 494614 - Fax 0461 494615
uff.stampa@provincia.tn.it

COMUNICATO n. 1304 del 28/05/2021

I territori interessati inseriti nel Tavolo di confronto per la progettazione del sistema

Al via l'accordo di collaborazione per la mobilità in Fiemme e Fassa in vista di Milano-Cortina 2026

Si indica con una sigla, BRT e si legge "Bus Rapid Transit", è la soluzione infrastrutturale di mobilità sostenibile considerata un upgrade tecnologico e di servizio nell'ambito del trasporto pubblico locale che verrà realizzata nelle valli di Fiemme e Fassa in vista delle Olimpiadi invernali del 2026. Si tratta di un sistema di trasporto di massa con autobus che viaggiano su corsie preferenziali, allo scopo di aumentare la rapidità del trasporto su gomma, raggiungendo prestazioni assimilabili a quelle di una metropolitana. Non servono nuove infrastrutture viarie, ma un potenziamento di strade esistenti, con allargamenti localizzati della sede stradale e nuove fermate attrezzate. Oggi la Giunta provinciale ha approvato uno schema di accordo di collaborazione che permette di definire gli interventi sulla mobilità pubblica, inserendo le due Comunità di Valle interessate in un apposito Tavolo di confronto interistituzionale, per la partecipazione attiva dei territori coinvolti. "Con il decreto del dicembre scorso a firma del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, sono state individuate le opere da realizzare per garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026. Le infrastrutture erano già presenti nel dossier di candidatura, con il decreto sono stati definiti i finanziamenti assegnati. Fra queste opere trovano spazio anche gli interventi per la realizzazione di un sistema di mobilità di tipo Bus Rapid Transit nelle valli olimpiche di Fiemme e Fassa e l'adeguamento del deposito bus di Cavalese, per i quali sono previsti 70 milioni di euro di investimenti complessivi" ha spiegato il presidente della Provincia autonoma di Trento Maurizio Fugatti.

Nel provvedimento approvato oggi è contenuto anche lo studio di fattibilità che esplora la compatibilità tecnico-funzionale di una linea BRT con le caratteristiche dell'area di studio e le specificità della domanda di trasporto che essa esprime. L'analisi svolta individua anche tre componenti sinergiche tra loro e caratterizzanti un sistema BRT: l'infrastrutturazione della sede, delle fermate e delle opere complementari; le tecnologie di supporto (ITS, infomobilità, semaforizzazioni); il materiale rotabile come elemento distintivo (capacità, comfort, allestimenti interni, motorizzazioni a basse emissioni). In generale, è rilevante il conseguimento di servizi più regolari, senza ritardi, anche nelle ore e nei giorni di punta, vista la possibilità di "superare" localmente il veicolo privato, scongiurando i problemi legati alla congestione del traffico. Un aspetto apprezzabile riguarda l'investimento in tecnologie a supporto del sistema di trasporto, che lo rende, di fatto, parte di un discorso più ampio di MaaS (Mobility as a Service). Oltre alle semaforizzazioni per garantire la priorità della linea BRT nei punti strategici (rotatorie, incroci), in ipotesi anche sistemi ITS e di infomobilità. Altro elemento di qualità del sistema è il livello di infrastrutturazione necessario, con la minimizzazione degli interventi, che vengono effettuati localmente e non sull'intera tratta, in aderenza alla viabilità esistente, e quindi la minimizzazione del consumo di suolo. In questo senso, sfruttare appieno le potenzialità dell'infrastruttura viaria esistente è certamente compatibile con le esigenze di sostenibilità e di realizzazione dell'intervento in tempi brevi. Per quanto riguarda il futuro post-olimpiadi,

è da tenere in considerazione anche l’eventuale evoluzione del sistema, con la possibilità di trasformare la linea BRT in una moderna tranvia di montagna che potrebbe dare ulteriore risposta, in tutto o in parte, alle questioni di tempi e qualità del servizio. Fase centrale del processo di realizzazione del BRT è certamente quella destinata alla partecipazione e al coinvolgimento della popolazione e delle amministrazioni locali. L’iter partecipativo prevede di sottoporre alla procedura di concertazione il Documento preliminare di progettazione o il progetto preliminare dell’opera. Il coinvolgimento diretto dei territori interessati potrà avvenire sin dalle prime fasi dell’iter progettuale, attraverso lo specifico accordo con le Comunità di Valle approvato oggi.

(sil.me)