


**TRENTINO**

 PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
 

---

**Il Presidente**

 Illustre Signora  
 On. Paola De Micheli  
 Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti  
 Piazzale di Porta Pia, 1  
 00161 ROMA

 Trento, **15 NOV. 2019**

 Prot. n. D336/2019/ 717722 /15-2019-31

Oggetto: Olimpiadi Invernali 2026 – Segnalazione Infrastrutture serventi l'evento.

Illustre Ministro,

a seguito di quanto condiviso nell'importante incontro svoltosi lo scorso 6 novembre 2019 presso i Suoi uffici, con la presente sono ad inviarLe l'elenco delle opere serventi direttamente o potenzialmente l'evento Olimpico del 2026 che i nostri territori ospiteranno. L'elenco si articola in due parti: la prima rivolta agli investimenti riguardanti le venues olimpiche inserite nel dossier di candidatura; la seconda riguardante le opere infrastrutturali che in via diretta o in altro modo sono serventi l'evento olimpico.

I miei uffici sono a disposizione per gli eventuali approfondimenti o incontri che si renderanno necessari. Mi permetto di indicare il recapito del settore tecnico della mia Provincia, individuato nel Dipartimento competente in materia di infrastrutture (tel. 0461.494942 – 0461.494930).

Certo che l'evento Olimpico, come abbiamo potuto condividere nel recente incontro di inizio novembre, rappresenterà una grande sfida ma, contemporaneamente, una grande opportunità per i nostri territori, colgo l'occasione per porgerLe i più cordiali saluti.

 - dott. Maurizio Fugatti -
 

Allegati: c.s.

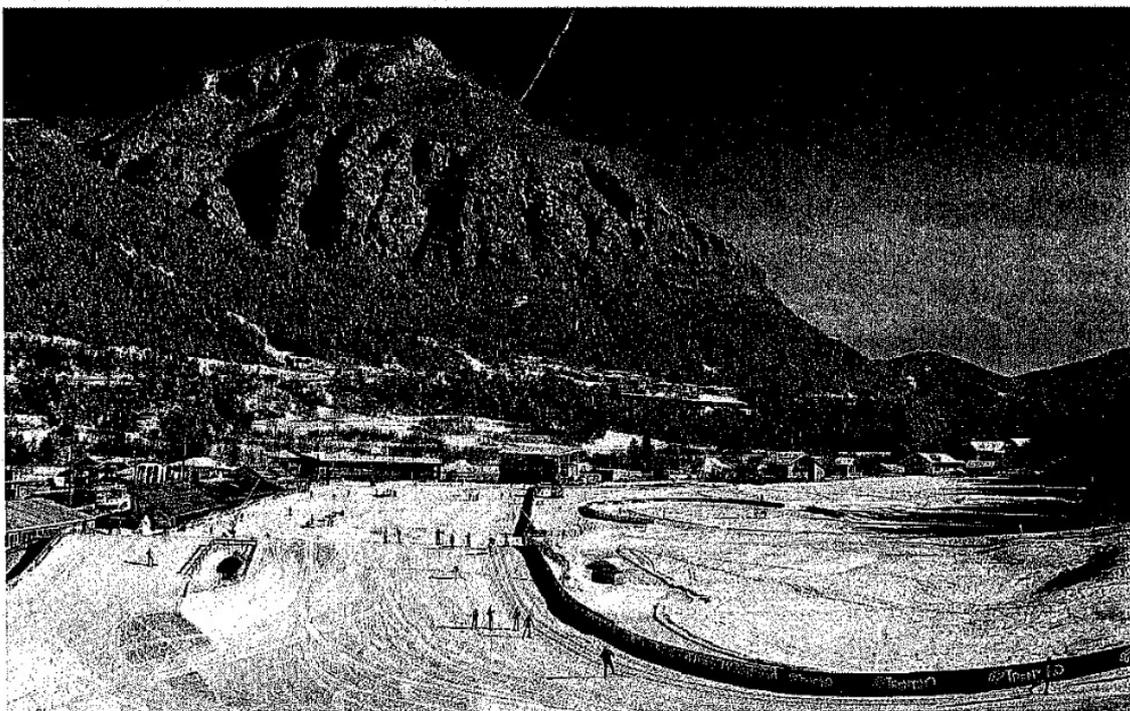
<b>CENTRO DEL SALTO "M. DAL BEN" di PREDAZZO</b>	
<b>PROPRIETA'</b>	
Comune di Predazzo	
<b>TITOLO INTERVENTO</b>	
Interventi di adeguamento dello stadio del salto "G. Dal Ben" di Predazzo	
<b>TIPOLOGIA INTERVENTO</b>	
Adeguamento strutturale	
<b>LOCALIZZAZIONE</b>	
Provincia Autonoma di Trento- Comune di Predazzo	
<b>DESCRIZIONE SINTETICA</b>	
<p>Il compendio sportivo attualmente oltre ai due trampolini per le gare olimpiche HS 134 e HS 106 dispone di un nuovo trampolino HS 60 oltre ai due trampolini HS 30 e HS20 omologati per l'attività promozionale ed agonistica dei bambini e ragazzi, nonché delle strutture di servizio per atleti, sala stampa, tribune per spettatori, etc..</p> <p>Pur essendo stato oggetto di interventi di manutenzione nel corso degli anni (sono passati 30 anni dalla sua realizzazione), è necessario intervenire specie sulla componente statica del manufatto oltre alla sostituzione delle componenti plastiche.</p> <p>Dovranno essere rifatte completamente le piste di lancio e atterraggio, un nuovo impianto di innevamento e degli adeguamenti generali.</p>	
<b>LIVELLO PROGETTUALE</b>	



SPESA (*)	0,3 M€	0,7 M€	3 M€	3 M€	2 M€	1 M€		
-----------	--------	--------	------	------	------	------	--	--

<b>STADIO DEL FONDO DI LAGO DI TESERO</b>	
<b>PROPRIETA'</b>	
Comune di Tesero-Privati in convenzione d'uso	
<b>TITOLO INTERVENTO</b>	
Adeguamento del centro del fondo di Lago di Tesero	
<b>TIPOLOGIA INTERVENTO</b>	
Adeguamento impianto esistente	
<b>LOCALIZZAZIONE</b>	
Provincia Autonoma di Trento-Comune di Tesero	
<b>DESCRIZIONE SINTETICA</b>	
<p>Lo stadio del fondo di Lago di Tesero data la sua estensione permette di realizzare vari percorsi in base al tipo di gara e illuminato per la quasi totalità della superficie. Sono presenti poi le strutture di servizio</p> <p>L'intervento principale riguarda la realizzazione di un manufatto seminterrato da adibire a spazi per i team, modifiche alle piste di gara, adeguamenti generali della struttura.</p>	
<b>LIVELLO PROGETTUALE</b>	
Analisi preliminare	
<b>IMPORTO INTERVENTO (€)</b>	
4.000.000 M € ENTRO IL 2025	

VISTA FOTOGRAFICA



Lo stadio del fondo di Lago di Tesero ha già ospitato il campionato del mondo di sci nordico del 1991-2003 e 2013 oltre agli annuali appuntamenti della Coppa del mondo, Universiade 2013 e altre manifestazione di importanza internazionale: è una strutture considerata di eccellenza per lo sci nordico che però ha necessità di alcuni interventi per mantenere l'alto livello raggiunto.

INDICATORE DI RISULTATO

La realizzazione dell'intera opera per le gare preolimpiche 2025

COSTI GESTIONE-LEGACY FUND

Il costo di gestione del centro del fondo di Lago di Tesero ammonta a complessivi euro 200 mila coperto da intervento del comune di Tesero per euro 130 mila- euro 40 mila da entrate e affitto pista- euro 30 mila dalla società che gestisce l'impianto Itap. Allo stato attuale non si prevedono particolare aumenti dei costi di gestioni post Olimpiade 2026

PIANO FINANZIARIO

ANNO	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
SPESA (*)	0,2 M €	0,5 M €	1,3 M €	1,5 M €	0,5 M €			

<b>STADIO DEL GHIACCIO DI BASELGA DI PINE'</b>	
<b>PROPRIETA'</b>	
Comune di Baselga di Pinè	
<b>TITOLO INTERVENTO</b>	
Adeguamento stadio del ghiaccio di Baselga di Pinè	
<b>TIPOLOGIA INTERVENTO</b>	
Copertura anello scoperto, adeguamento palazzetto indoor per pattinaggio di figura-hockey	
<b>LOCALIZZAZIONE</b>	
Provincia Autonoma di Trento- Comune di Baselga di Pinè	
<b>DESCRIZIONE SINTETICA</b>	
<p>La struttura esistente, attualmente si compone di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pista ghiaccio idonea al pattinaggio di velocità sprovvista di copertura</li> <li>- Stadio hockey di dimensioni regolamentari coperto con capacità di 1.800 posti a sedere</li> </ul> <p>Gli interventi previsti</p> <p>Mantenimento ed adeguamento impiantistico dell'attuale pista di velocità e realizzazione di una nuova copertura della pista, realizzazione di spazi sportivi polifunzionali all'interno dell'anello di gara, nuovi spazi di servizio e realizzazione di tribune per una capacità complessiva di 5.000 spettatori.</p> <p>L'attuale stadio di hockey rimane inalterato; questa struttura necessita comunque di manutenzioni ed adeguamenti, indispensabili, sia per lo svolgimento della manifestazione olimpionica che per l'uso futuro della stessa.</p> <p>Gli spazi sportivi polifunzionali sono progettati per un uso post manifestazione olimpionica affinché il compendio sportivo possa costituire un polo attrattivo per attività anche diverse dalle discipline su ghiaccio.</p>	
<b>LIVELLO PROGETTUALE</b>	
Analisi preliminare	

**IMPORTO INTERVENTO (€)**

50.000.000 M € entro il 2025

**VISTA FOTOGRAFICA**

L'intervento di realizzazione della copertura dell'attuale anello permetterà la disputa delle gare dell'Olimpiade 2026 di pattinaggio velocità e in futuro un'impianto all'avanguardia internazionale (peraltro unico in Italia), che potrà ospitare eventi di rilevanza: sarà poi una struttura polivalente dove si potranno svolgere numerose discipline sportive.

La realizzazione dell'investimento è improntata sull'uso di materiali ad alta efficienza energetica che consente la riduzione del consumo e conseguenti emissioni inquinanti di combustibile fossile (diesel) connessi all'impiego odierno.

**INDICATORE DI RISULTATO**

La realizzazione dell'intera opera di adeguamento per le gare preolimpiche 2025

**LEGACY FUND**

Nel fondo per la copertura dei costi di gestione post olimpiade per il periodo 2026-2046 è necessario prevedere un importo di € 10.460.000,00

**PIANO FINANZIARIO**

ANNO	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
SPESA (*)	0,5 M €	4,5 M €	10 M €	15 M €	15 M €	5 M €		

<b>CODICE PROGETTO</b>	<b>M1</b>
<b>FERROVIA</b>	
Elettrificazione Valsugana	
<b>TITOLO INTERVENTO</b>	
Elettrificazione della tratta Trento Primolano	
<b>TIPOLOGIA INTERVENTO</b>	
Sostituzione e adeguamento	
<b>LOCALIZZAZIONE</b>	
Provincia Autonoma di Trento	
<b>DESCRIZIONE SINTETICA</b>	
<p>La elettrificazione nella prima tratta sino a Primolano consente di elaborare un modello di esercizio che garantisca e migliori le performances attuali (5700 pax giorno ad aprile 2019) ottenute mediante esercizio cadenzato all'ora (intensificato alla mezz'ora nelle ore di punta) tra Trento e Borgo e biorario sino a Bassano, avendo cura di mantenere le frequenze odierne con una implementazione delle corse ad oggi non consentite per assenza di taluni interventi minor (es. ulteriore punto di incrocio tra Trento e Pergine) e mediante utilizzo di flotta (con maggiore capienza per treno, passando da 150 a 300 posti a sedere) duplice, a trazione elettrica per la tratta Trento Primolano e diesel per la tratta Trento Bassano (e poi treni bimodali), entrambe gestibili in affidamento in house dalla società provinciale (Trentino trasporti) che entro il 2024 assorbirà l'intera produzione della Valsugana (1,2 mln treni km).</p> <p>Il valore aggiunto dell'intervento, oltre che di aumento dei posti km, ambientale e finanziario (stimabile il più che dimezzamento della flotta diesel oggi impiegata e conseguente spesa carburanti per oltre 1,6 mln anno attuali) risiede nella interoperabilità del parco regionale elettrico con il parco (stimabili otto rotabili) da impiegarsi sulla Trento Primolano.</p>	
<b>LIVELLO PROGETTUALE</b>	
Analisi preliminare	
<b>IMPORTO INTERVENTO (€)</b>	
59M € + 1M€ (progettazione)	

**PLANIMETRIA GENERALE E PROSPETTO INTERVENTO**



**RISULTATO ATTESO**

La realizzazione dell'investimento consente di aumentare l'efficacia ed efficienza della ferrovia

INDICATORE DI RISULTATO	Valore attuale (2019)	Valore target (2026)
aumento passeggeri sistema ferro	6000 pax g	8 .000 pax g

**INDICATORE DI REALIZZAZIONE**

linea aerea completata sino a Primolano

**PIANO FINANZIARIO**

ANNO	2023	2024	2025					
SPESA (*)	1M€	29M €	30M€					

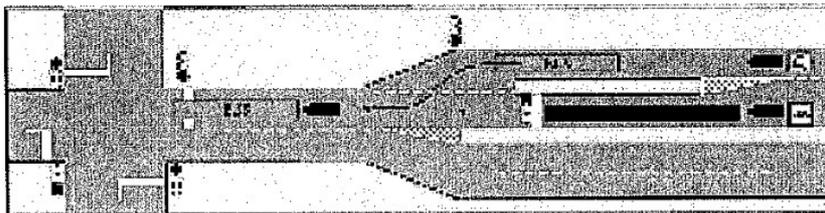
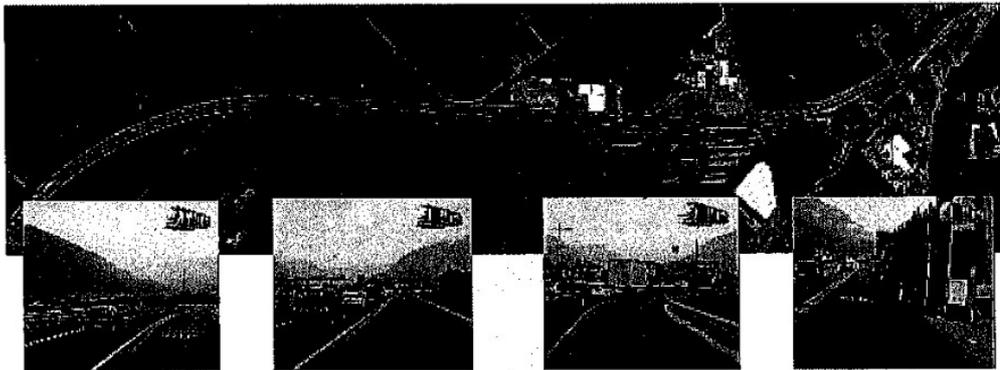
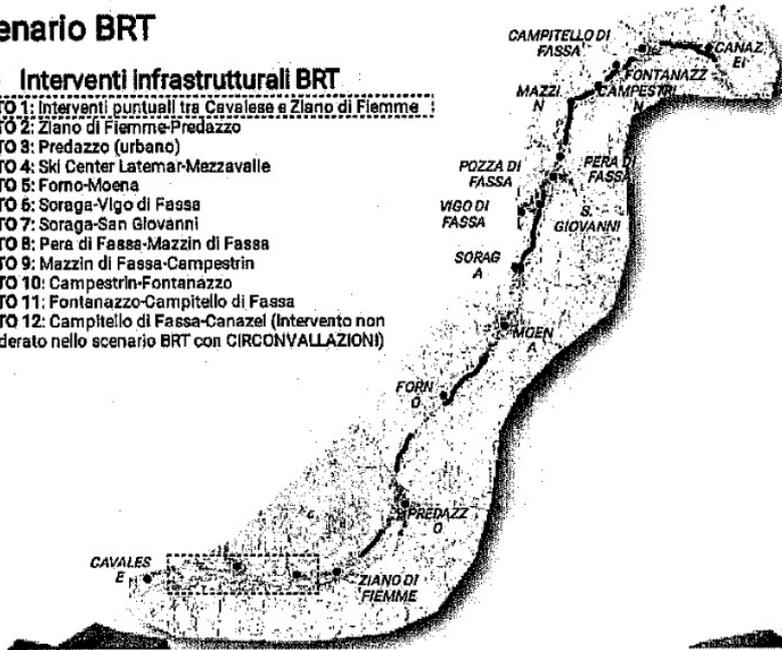
(\*)

<b>CODICE PROGETTO</b>	<b>M2</b>
<b>MOBILITÀ VALLI DELL'AVISIO</b>	
Valli di Fiemme e Fassa	
<b>TITOLO INTERVENTO</b>	
Soluzione di trasporto con BUS RAPID TRANSIT (BRT)	
<b>TIPOLOGIA INTERVENTO</b>	
Soluzione combinata di infrastruttura e modalità di trasporto.	
<b>LOCALIZZAZIONE</b>	
Provincia Autonoma di Trento	
<b>DESCRIZIONE SINTETICA</b>	
<p>L'intervento mira ad attuare una preferenza alla marcia del tram-bus (veicoli a grande capienza a trazione sostenibile) con brevi tratti in sede dedicata e semaforizzazione nei punti di incrocio (es tra Vigo e Pozza ci sono oggi 24 attraversamenti in 3 km di percorso) e consente di "regolarizzare" l'esercizio del servizio (oggi bus cadenzati sia in orario invernale che estivo intensificato) nella tratta Penia Canazei Cavalese.</p> <p>Il BRT (Bus Rapid Transit) si distingue per la realizzazione combinata delle seguenti attività:</p> <p><b>Infrastruttura:</b>  Fermate accuratamente attrezzate (pensiline ampie e di qualità, biglietterie automatiche);  Fermate progettate per garantire l'accessibilità universale (incarozzamento a raso, accessibilità per soggetti a ridotta capacità motoria);  Sistemi di controllo del traffico e informazioni all'utenza (info rete e orari, orario di arrivo in tempo reale);  Corsie riservate;  Impianti di controllo e regolazione della circolazione per attuare la priorità semaforica (Bus Gate alle intersezioni e alle fermate).  Realizzazione di parcheggi di interscambio e Zone a Traffico Limitato nei centri abitati.</p> <p><b>Materiale rotabile:</b>  Grande capacità (autobus articolati con allestimento di tipo suburbano);  Pianale integralmente ribassato;  Elevato comfort a bordo;  Allestimenti interni e look esterno particolarmente curati, immagine "di linea" fortemente riconoscibile;  Motorizzazioni a basse emissioni (Euro 6, Hybrid, Elettrico con ricarica alle fermate, Idrogeno)</p>	
<b>LIVELLO PROGETTUALE</b>	
Studio di fattibilità	
<b>IMPORTO INTERVENTO (€)</b>	
Min 50.000.000 € - Max 70.000.000 €	

## Scenario BRT

### — Interventi Infrastrutturali BRT

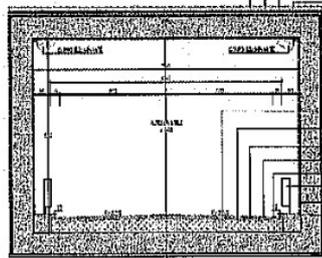
- TRATTO 1: Interventi puntuali tra Cavalesse e Ziano di Fiemme
- TRATTO 2: Ziano di Fiemme-Predazzo
- TRATTO 3: Predazzo (urbano)
- TRATTO 4: Ski Center Latemar-Mezzavalle
- TRATTO 5: Forno-Moena
- TRATTO 6: Soraga-Vigo di Fassa
- TRATTO 7: Soraga-San Giovanni
- TRATTO 8: Pera di Fassa-Mazzin di Fassa
- TRATTO 9: Mazzin di Fassa-Campestrin
- TRATTO 10: Campestrin-Fontanazzo
- TRATTO 11: Fontanazzo-Campitello di Fassa
- TRATTO 12: Campitello di Fassa-Canazei (Intervento non considerato nello scenario BRT con CIRCONVALLAZIONI)





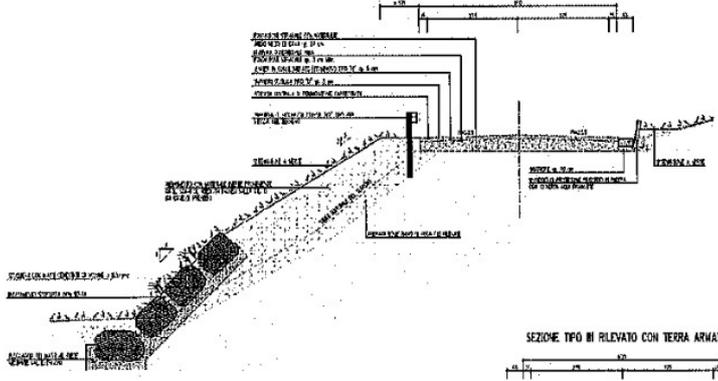
CODICE PROGETTO	M3
STRADA	
SP 102 "delle Piramidi" - SP 83 "di Pinè"	
TITOLO INTERVENTO	
Ammodernamento collegamento stradale tra Altopiano di Pinè e Val di Fiemme: lavori di sistemazione della SP 102 tra la Val di Cembra e l'Altopiano di Pinè e messa in sicurezza puntuale della SP 83 "di Pinè"	
TIPOLOGIA INTERVENTO	
Potenziamento e sistemazione	
LOCALIZZAZIONE	
Provincia Autonoma di Trento	
DESCRIZIONE SINTETICA	
<p><b>Lavori di sistemazione della SP 102 tra la Val di Cembra e l'Altopiano di Pinè</b>  L'intervento, è finalizzato al completamento dell'interconnessione tra le provinciali S.P. 83 e S.P. 71, consentendo il collegamento tra l'Altopiano di Pinè con la Sinistra Avisio che permette il collegamento sia con le Valli di Fiemme e Fassa, quindi con le principali località delle Dolomiti, sia un collegamento alternativo con la Valsugana lungo la SS 47 principale connessione con il Veneto.  Inoltre, la ridondanza nella connessione con la Val di Fiemme, consentirà, nel periodo olimpico, la suddivisione tra trasporto pubblico e privato.  L'intervento parte dall'attraversamento del rio Regnana in loc. Strente lungo la S.P. 102 e termina con un'intersezione sulla S.P. 83 in loc. Cialini per uno sviluppo complessivo del tracciato di circa 2400 m, con una sezione della carreggiata bitumata minima di 6,00 m e pendenza media del tracciato del 9%.  Le soluzioni studiate sono essenzialmente 2, che si discostano sostanzialmente per le modalità con cui il tracciato termina sulla SP 83, a Baselga di Pinè, in loc. Cialini; la soluzione, viabilisticamente ottimale, prevede di bypassare l'abitato in loc. Cialini con una galleria artificiale dello sviluppo di circa 150 m per un costo complessivo stimato di 11-13.000.000 €.</p> <p><b>Messa in sicurezza puntuale della SP 83 "di Pinè".</b>  Trattasi di alcuni interventi di allargamento e rettifica diffusi lungo la provinciale, finalizzati a migliorare la scorrevolezza e la sicurezza dell'arteria di accesso all'Altopiano di Pinè.  Costo complessivo presunto 3-5.000.000 €.</p>	
LIVELLO PROGETTUALE	
Progetto definitivo della SP 102 Studio Prefattibilità della SP 83	
IMPORTO INTERVENTO (€)	
Min. 14.000.000 € - Max 18.000.000 €	



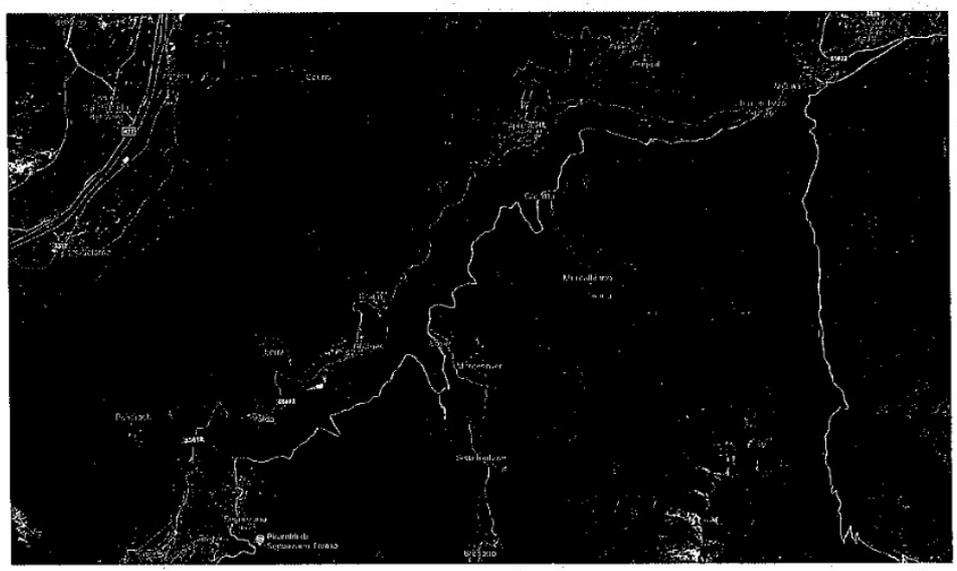
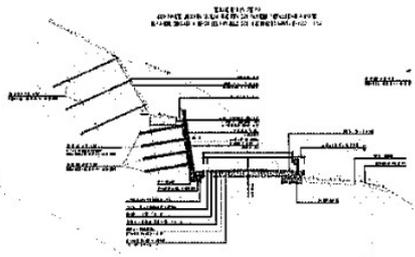


1. MUR IN CALCESTRUZZO  
 2. MUR IN PIETRE  
 3. MUR IN MATTONE  
 4. MUR IN CEMENTO  
 5. MUR IN GESSO  
 6. MUR IN ARGILLA  
 7. MUR IN SASSI  
 8. MUR IN CEMENTO  
 9. MUR IN GESSO  
 10. MUR IN ARGILLA

SEZIONE TIPO IN RILEVATO CON MURLO DI CUIVETI A MONTE E SECCOLETA ALLA BASE DEL RILEVATO A VALLE 1:50



SEZIONE TIPO IN RILEVATO CON TERRA ARMATA SCALA 1:50



**RISULTATI ATTESI**

La realizzazione dell'intervento consentirebbe la riduzione dei tempi di collegamento tra le Valli di Cembra/Fiemme/Fassa e l'Altipiano di Pinè, con conseguenti ricadute positive sulle attività turistiche e lavorative in genere (netta riduzione della distanza tra Piazze e Segonzano dagli attuali 18 Km a poco più di 5 Km, con un risparmio di circa 20' a mezzo per viaggio).

Consente, altresì, nel periodo olimpico o in periodi di alta stagione turistica di consentire la suddivisione tra trasporto pubblico e privato.

INDICATORE DI RISULTATO	Valore attuale (2019)	Valore target (2023)
Riduzione tempi di percorrenza	27'	7'30"

**INDICATORE DI REALIZZAZIONE**

Miglioramento della percorrenza tra Valli Fiemme/Fassa e Altipiano Pinè e ottimizzazione del Trasporto Pubblico.

**PIANO FINANZIARIO**

ANNO	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
SPESA (*) Min	0,2 M€	0,5 M€	2,0 M€	3,0 M€	4,0 M€	3,0 M€	1,3 M€	
SPESA (*) Max	0,2 M€	0,5 M€	3,0 M€	4,0 M€	5,0 M€	3,5 M€	1,8 M€	

(\*) Progettazione e Realizzazione

<b>CODICE PROGETTO</b>	<b>M4</b>
<b>FERROVIA</b>	
Stazione di Trento	
<b>TITOLO INTERVENTO</b>	
M4. Adeguamento Stazione ferroviaria di Trento	
<b>TIPOLOGIA INTERVENTO</b>	
Infrastrutturale e di servizio	
<b>LOCALIZZAZIONE</b>	
Provincia Autonoma di Trento - Città di Trento	
<b>DESCRIZIONE SINTETICA</b>	
<p>Interventi infrastrutturali: trattasi di una ristrutturazione della Stazione di Trento finalizzata al miglioramento della accessibilità e del decoro: interventi necessari per l'appeal dell'edificio che va attrezzato con esercizi commerciali e con adeguamenti volti alla sicurezza (illuminazione, tornelli etc) coerenti con la natura di edificio soggetto a vincolo architettonico (progetto primi novecento arch Mazzoni 1936).</p>	
<b>LIVELLO PROGETTUALE</b>	
Pre-idea di fattibilità.	
<b>IMPORTO INTERVENTO (€)</b>	
1 Stima costo dell'intervento infrastrutturale: Min 4.000.000 € Max 6.000.000 €	

**LOCALIZZAZIONE INTERVENTO**

Stazione ferroviaria di Trento



**RISULTATI ATTESI**

Miglioramento e decoro e sicurezza edificio stazione FS

INDICATORE DI RISULTATO	Valore attuale (2019)
Aumento del numero dei passeggeri sul servizio ferroviario	5490 pass/g

**INDICATORE DI REALIZZAZIONE**

Completamento intervento di ristrutturazione.

**PIANO FINANZIARIO**

ANNO	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
SPESA Min (*)	0,2 M€	0,5 M€	1,0 M€	1,5 M€	0,8 M€		
SPESA Max (*)	0,2 M€	0,5 M€	1,5 M€	2,5 M€	1,3 M€		

(\*) Progettazione e Realizzazione

CODICE PROGETTO	M5
<b>FLOTTA AUTOBUS</b>	
materiale rotabile gomma	
<b>TITOLO INTERVENTO</b>	
Adeguamento flotta bus operante sul territorio provinciale	
<b>TIPOLOGIA INTERVENTO</b>	
acquisizione di fornitura bus	
<b>LOCALIZZAZIONE</b>	
Provincia Autonoma di Trento	
<b>DESCRIZIONE SINTETICA</b>	
<p>Il servizio extraurbano ed urbano si avvalgono di una flotta urbana (230 bus) ed extraurbana (460) che costituisce elemento fondamentale per la mobilità urbana (55.000 pax giorno) e per il raggiungimento della periferia, siti olimpici compresi. Ad oggi il parco è ad alimentazione diesel e metano (50% della flotta urbana) con età media superiore ai 12 anni. L'intervento vuole pervenire al 100% di alimentazione metano/ibrida in ambito urbano e raggiungere età media inferiore ai dieci anni. Per l'obiettivo si rende necessaria la fornitura di 150 nuovi bus e il potenziamento dell'impianto distribuzione metano</p>	
<b>LIVELLO PROGETTUALE</b>	
Studio di fattibilità	
<b>IMPORTO INTERVENTO (€)</b>	
Min 24 M€ - Max 30 M€	

**PROSPETTO INTERVENTO**



**RISULTATI ATTESI**

100% di alimentazione metano/ibrida in ambito urbano e raggiungere età media inferiore ai dieci anni anche per il parco extraurbano

INDICATORE DI RISULTATO	Valore attuale (2017)	Valore target (2021)
età media inferiore ai 10 anni per l'intero parco bus	4,867	3,000

**INDICATORE DI REALIZZAZIONE**

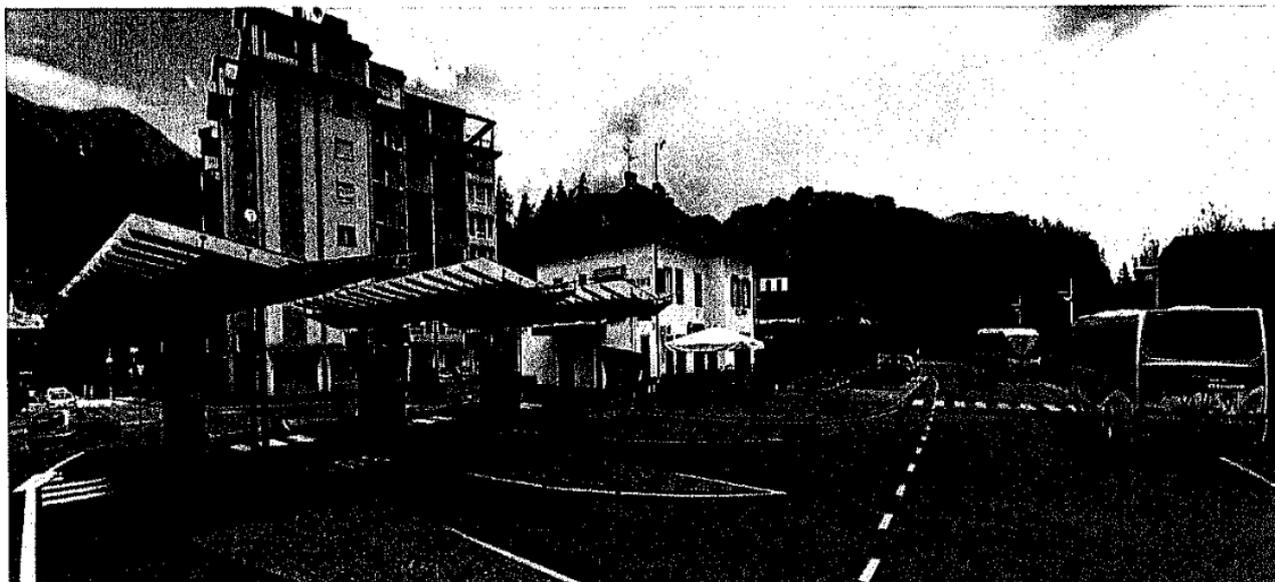
Fornitura 150 bus circa e adeguamento pompe metano

**PIANO FINANZIARIO**

ANNO	2023	2024	2025			
SPESA Min	8 M€	8 M€	8 M€			
SPESA Max	10 M€	10 M€	10 M€			

CODICE PROGETTO	M6
<b>INTERMODALITA'</b>	
deposito bus Cavalese	
<b>TITOLO INTERVENTO</b>	
Spostamento rimessaggio bus a Cavalese ai fini della copertura senza rottura di carico della linea Ora Cavalese	
<b>TIPOLOGIA INTERVENTO</b>	
Sostituzione e adeguamento	
<b>LOCALIZZAZIONE</b>	
Provincia Autonoma di Trento	
<b>DESCRIZIONE SINTETICA</b>	
<p>La connessione ferro gomma tra ferrovia del Brennero e linea bus per le Valli di Fiemme e Fassa implica il superamento del modello di esercizio cadenzato Penia Ora effettuato con rottura di carico a Cavalese. Lo spostamento in nuovo sito del deposito bus ed annessi attrezzaggi (lavaggi e officine) del rimessaggio attuale comporta ottimizzazione dei vuoti e capienza adeguata per una flotta che possa assorbire le necessità di materiale rotabile per effettuare con unica impresa la tratta Penia Ora, con conseguente appeal per l'utenza del servizio ferroviario cadenzato regionale tra Brennero e Verona e servizi Roma Bolzano dell'Alta velocità. Lo spostamento deve avvenire in area situata nell'arco di 10 km da Cavalese.</p>	
<b>LIVELLO PROGETTUALE</b>	
Analisi preliminare	
<b>IMPORTO INTERVENTO (€)</b>	
Min 7 M€ - Max 12 M €	

**PLANIMETRIA GENERALE E PROSPETTO INTERVENTO**



**RISULTATO ATTESO**

La realizzazione dell'investimento consente di aumentare l'efficacia dell'interscambio modale

INDICATORE DI RISULTATO	Valore attuale (2019)	Valore target (2026)
aumento passeggeri sistema ferro gomma	220.000 pax g luglio agosto	240.000 pax g luglio agosto

**INDICATORE DI REALIZZAZIONE**

spostamento completato

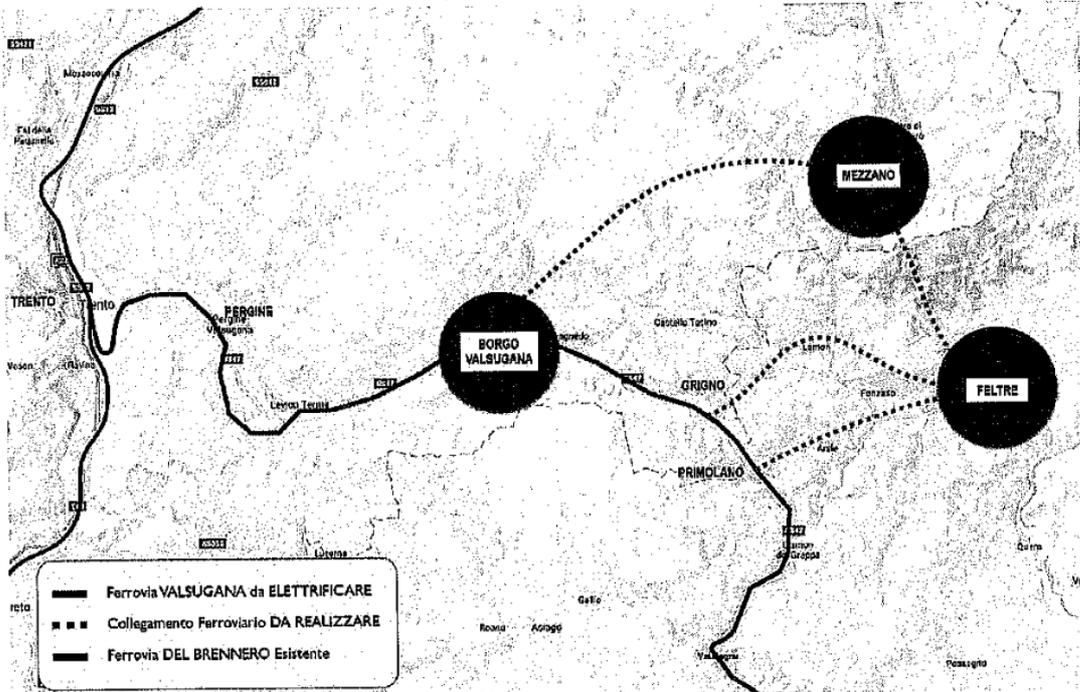
**PIANO FINANZIARIO**

ANNO	2021	2022	2023	2024	2025	
SPESA (*) Min	2,5 M€	2,5 M€	2 M€			
SPESA (*) Min	3 M€	4 M€	4 M€	1 M€		

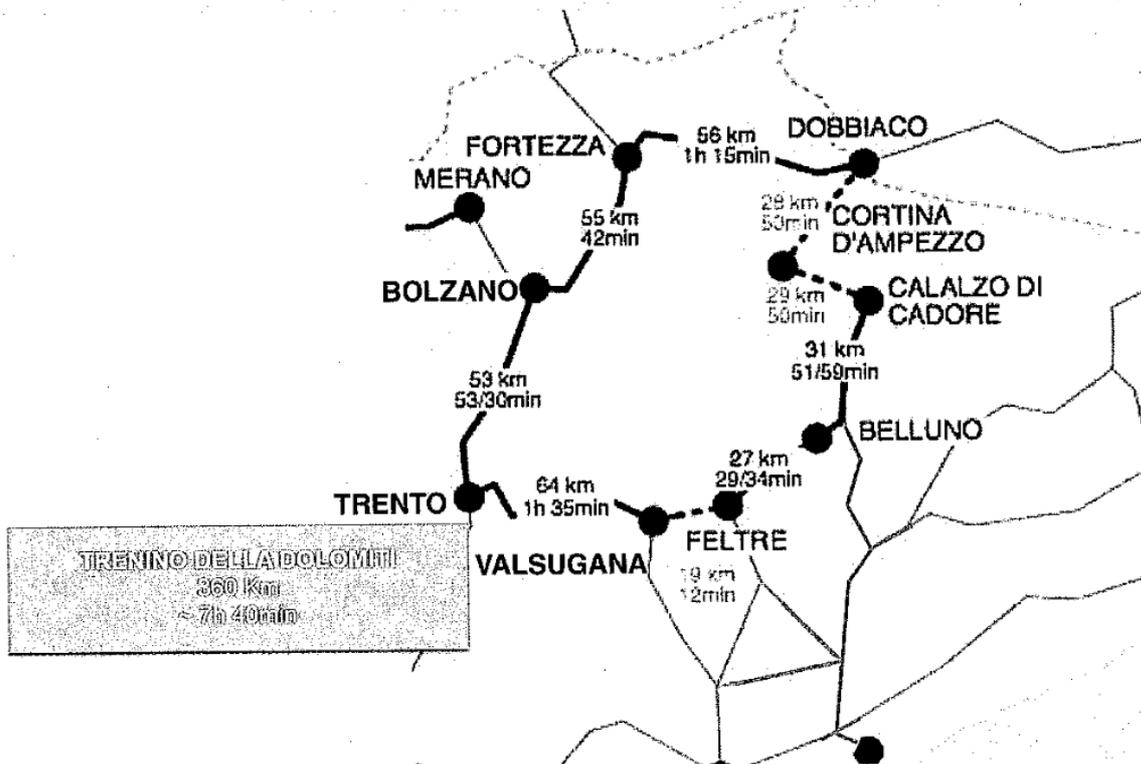
(\*) Realizzazione e Progettazione

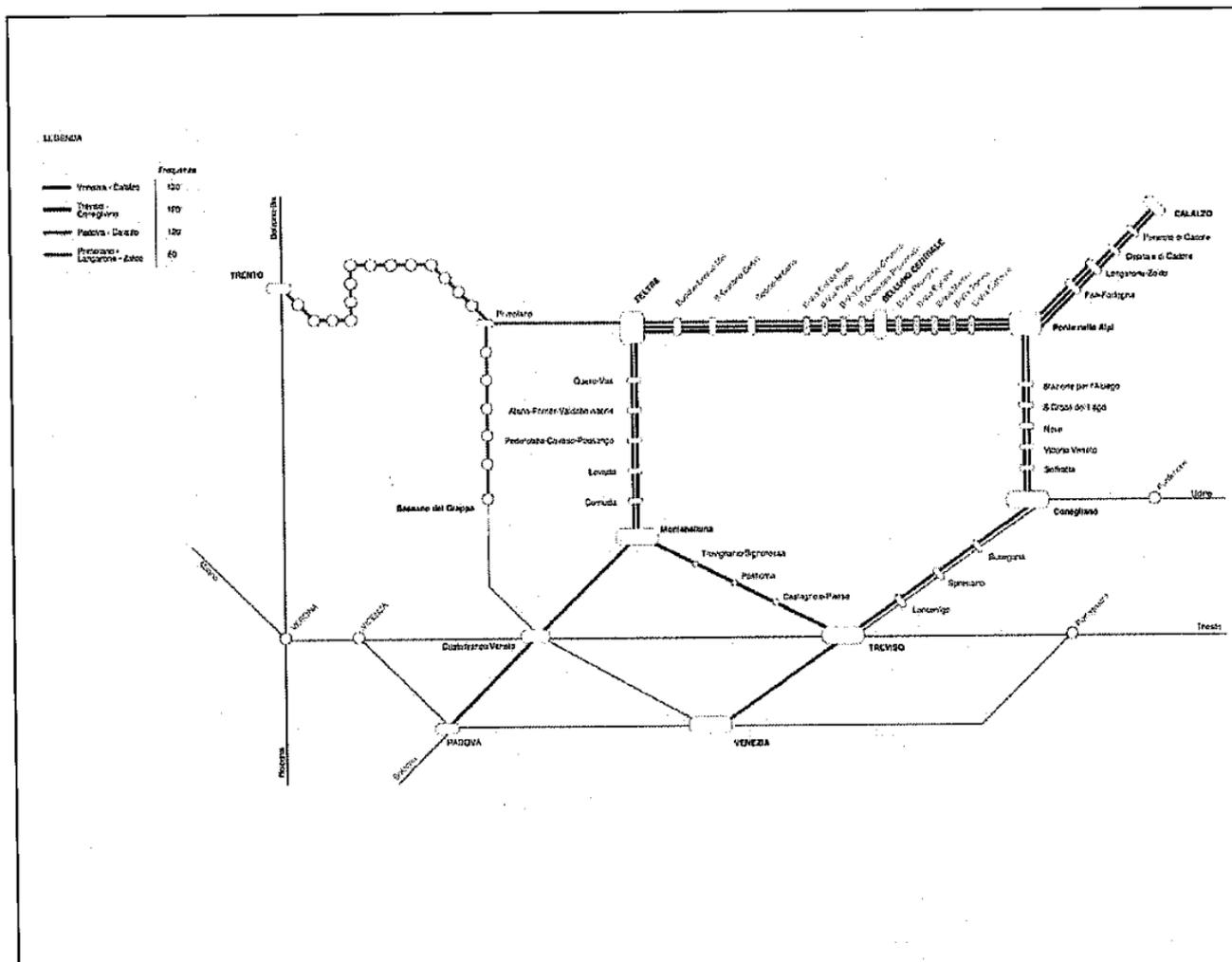
CODICE PROGETTO	M7
FERROVIA	
Valsugana	
TITOLO INTERVENTO	
Realizzazione collegamento ferroviario Primolano – Feltre (Ring delle Dolomiti)	
TIPOLOGIA INTERVENTO	
Nuova connessione ferroviaria	
LOCALIZZAZIONE	
Provincia Autonoma di Trento – Provincia di Belluno	
DESCRIZIONE SINTETICA	
<p>L'inserimento dei corridoi europei nel Piano Urbanistico Provinciale della Provincia autonoma di Trento del 2008 ha aperto ad opportunità di connessione tra i corridoi e le valli al fine di ridurre il gap di comunicazione fisica fra le aree esterne del territorio e i centri europei di grande connessione Roma-Monaco-Berlino.</p> <p>In particolare l'intervento in questione consente il collegamento tra il territorio bellunese il territorio delle valli ladine di Fiemme e di Fassa e le Valli del Primiero, direttamente con il corridoio del Brennero, denominato anello dolomitico Bressanone-Brunico-Belluno- Valsugana-Trento (Ring delle Dolomiti).</p> <p>L'intervento analizzato in questo contesto si concentra sul nodo all'interno del "Ring delle Dolomiti" per mettere in connessione il sistema ferroviario della Valsugana con il sistema ferroviario della Valbelluna Feltrina, che fa da raccolta anche del bacino d'utenza del Primiero.</p>	
LIVELLO PROGETTUALE	
Prestudio di fattibilità	
IMPORTO INTERVENTO (€)	
Min. 280.000.000 € - Max 350.000.000 €	

# PLANIMETRIA LOCALIZZATIVA



# TEMPI DI PERCORRENZA





**RISULTATI ATTESI**

Realizzazione di una connessione ferroviaria tra l'area montana e i bacini del Veneto Centrale con il Primiero e il Trentino per sviluppare le connessioni delle aree esterne con il Corridoio TEN-T del Brennero e consentire il modal-shift gomma-ferro lungo la Valsugana.

INDICATORE DI RISULTATO	Valore attuale (2019)	Valore target (2025)
Trasferimento gomma-treno	6.000	9.000

**INDICATORE DI REALIZZAZIONE**

Aumento dei km della rete ferroviaria regionale.

**PIANO FINANZIARIO**

ANNO	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
SPESA (*) Min	0,2 M€	1,8 M€	18 M€	100 M€	100 M€	60 M€	
SPESA (*) Max	0,2 M€	1,8 M€	18 M€	120 M€	120 M€	90 M€	

(\*) Progettazione e Realizzazione

CODICE PROGETTO	S1
FERROVIA	
Corridoio del Brennero Sistema Aeroportuale	
TITOLO INTERVENTO	
Collegamento ferroviario Bolzano - Trento – Aeroporto Verona Catullo	
TIPOLOGIA INTERVENTO	
Infrastrutturale e di servizio	
LOCALIZZAZIONE	
Province Autonome di Bolzano e Trento - Provincia di Verona	
DESCRIZIONE SINTETICA	
<p>Collegamento infrastrutturale tra Aeroterminal Catullo (che già oggi 3,8 mln di pax e 50 collegamenti giorno) vede e stazione ferroviaria Dossobuono.</p> <p>Si tratta di circa 1 km di collegamento da realizzare al fine di garantire una facile raggiungibilità dalla stazione ferroviaria di Dossobuono, in ipotesi mediante sistemi di <b>mobilità pedonale assistita/navette</b>.</p> <p>L'intervento garantisce nel periodo dell'evento, ma con valenza proseguibile modularmente in relazione alla intensificazione del movimento turistico stagionale, servizi ferroviari ulteriori rispetto a quelli del cadenzamento regionale con treni ad alta velocità nella tratta Aeroporto-Trento-Bolzano.</p>	
LIVELLO PROGETTUALE	
Studio di fattibilità.	
IMPORTO INTERVENTO (€)	
<p>1 Stima costo dell'intervento infrastrutturale: Min 10.000.000 € Max 15.000.000 €</p> <p>2 Stima del costo del servizio Bolzano- Ora- Trento- Rovereto- Verona- Catullo 600.000€ per il periodo olimpico di 30 g. Il servizio a regime si può inserire nella riorganizzazione dei servizi esistenti.</p>	

## LOCALIZZAZIONE INTERVENTO



## RISULTATI ATTESI

Connessione tra il territorio regionale e l'aeroporto di Verona: il Catullo si collocherà nel periodo olimpico in particolare come terzo polo aeroportuale dopo Milano e Venezia, e la connessione diretta con il servizio ferroviario veloce (meno di 1 ora verso da Trento, 1 ora e 30' per Bolzano) consentirà un'accessibilità sostenibile al territorio dei giochi, mantenendo valenza anche per le stagioni turistiche.

INDICATORE DI RISULTATO		Valore attuale (2019)	Valore target (2026)					
Aumento del numero dei passeggeri sul servizio ferroviario		25.000 pass/g	30.000 pass/g					
INDICATORE DI REALIZZAZIONE								
Completamento della connessione fra la stazione di Dossobuono e la stazione aeroportuale.								
PIANO FINANZIARIO								
ANNO	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
SPESA Min (*)	0,2 M€	1,0 M€	1,8 M€	2,5 M€	3,0 M€	1,5 M€	0,6 M€	
SPESA Max (*)	0,2 M€	1,0 M€	2,8 M€	4,0 M€	4,0 M€	3,0 M€	0,6 M€	

(\*) Progettazione e Realizzazione

<b>CODICE PROGETTO</b>	<b>S2</b>
<b>FERROVIA</b>	
Stazione di Trento	
<b>TITOLO INTERVENTO</b>	
S2. HUB Stazione ferroviaria di Trento	
<b>TIPOLOGIA INTERVENTO</b>	
Infrastrutturale e di servizio	
<b>LOCALIZZAZIONE</b>	
Provincia Autonoma di Trento - Città di Trento	
<b>DESCRIZIONE SINTETICA</b>	
<p>Interventi infrastrutturali e di servizio: trattasi della razionalizzazione degli accessi alla stazione di Trento per favorire l'interscambio gomma - rotaia mediante la realizzazione di un nuovo sottopasso di collegamento con Piazza Dante e la città. La razionalizzazione degli accessi e il nuovo sottopasso consentiranno di riorganizzare l'area esterna di stazione al fine di potenziare e migliorare l'interscambio gomma -rotaia, in particolare, nel periodo olimpico, per le direttrici Pinè e valli di Fiemme e Fassa.</p> <p>Gli interventi previsti dovranno essere coerenti con la natura di edificio soggetto a vincolo architettonico (progetto primi novecento arch Mazzoni 1936).</p>	
<b>LIVELLO PROGETTUALE</b>	
Pre-idea di fattibilità.	
<b>IMPORTO INTERVENTO (€)</b>	
1 Stima costo dell'intervento infrastrutturale: Min 3.000.000 € Max 5.000.000 €	

**LOCALIZZAZIONE INTERVENTO**

Stazione ferroviaria di Trento



**RISULTATI ATTESI**

Miglioramento della potenzialità e della sicurezza dell'interscambio gomma-rotaia sulla stazione di Trento

INDICATORE DI RISULTATO	Valore attuale (2019)	Valore target (2026)
Aumento del numero dei passeggeri sul servizio ferroviario	5490 pass/g	7000 pass/g

**INDICATORE DI REALIZZAZIONE**

Completamento intervento del sottopasso e riorganizzazione dell'area di interscambio esterna.

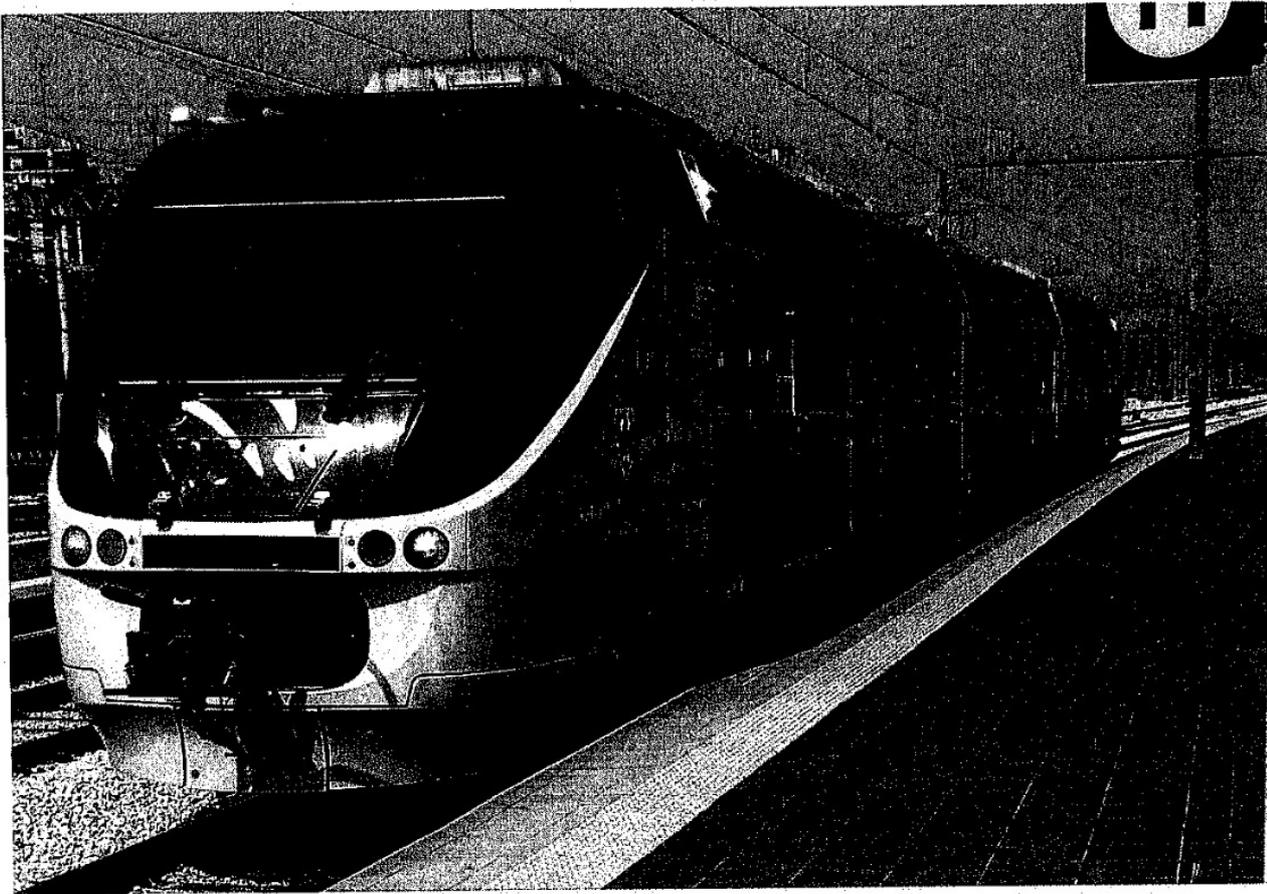
**PIANO FINANZIARIO**

ANNO	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
SPESA Min (*)	0,2 M€	0,5 M€	0,5 M€	1,0 M€	0,8 M€			
SPESA Max (*)	0,2 M€	0,5 M€	1,3 M€	2,0 M€	1,0 M€			

(\*) Progettazione e Realizzazione

CODICE PROGETTO	S3
FERROVIA	
Materiale rotabile	
TITOLO INTERVENTO	
Sostituzione dei treni a trazione diesel con treni a trazione elettrica e bimodali	
TIPOLOGIA INTERVENTO	
Sostituzione e adeguamento	
LOCALIZZAZIONE	
Provincia Autonoma di Trento	
DESCRIZIONE SINTETICA	
<p>La elettrificazione, anche per fasi, prevista entro il 2026 tra Trento e Borgo/Primolano implica l'impiego di 8 materiali elettrici e 7 materiali in grado di percorrere anche la tratta non elettrificata.</p>	
LIVELLO PROGETTUALE	
Analisi preliminare	
IMPORTO INTERVENTO (€)	
100 M€ di cui 64 M€ (8 materiali elettrici da 8 M€ l'uno) entro il 2026	

PROSPETTO INTERVENTO



La realizzazione dell'investimento consente il dimezzamento del consumo e conseguenti emissioni inquinanti di combustibile fossile (diesel) connessi all'impiego odierno di 15 treni Minuetto, sino all'azzeramento del combustibile fossile con la sostituzione dell'intero parco: prima fase impiego di 8 treni elettrici, seconda fase impiego di 7 treni bimodali.

INDICATORE DI RISULTATO	Valore attuale (2019)	Valore target (2030)
dimezzamento/azzeramento emissioni inquinanti sulla linea della Valsugana	1.6 M lt gasolio	0,000

INDICATORE DI REALIZZAZIONE

Fornitura completata di 15 nuovi treni.

PIANO FINANZIARIO

ANNO	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
SPESA	32 M€	32 M€						