

LA PROPOSTA

Il presidente di Transdolomites rilancia l'idea della «cura del ferro»

Dolomiti in treno

Girardi: «È la soluzione per il futuro»

«Il problema della mole di traffico sulle strade e i passi delle Dolomiti va valutato in un'ottica di corto, medio e lungo periodo». Lo dice Massimo Girardi, presidente di Transdolomites, che di una cosa è assolutamente convinto: «Ha ragione il ministro Delrio» dice «a parlare di terapia della cura del ferro: il ruolo della ferrovia sarà determinante per risolvere in futuro il problema di accesso alle Dolomiti».

Girardi ricorda che i problemi maggiori ci sono nei fondovalle, come anni addietro fu rilevato dall'Istituto di ecologia di Bolzano, che studiò i flussi di traffico della Val di Fassa. Il presidente di Transdolomites saluta quindi con favore la determinazione di Alto Adige e Veneto (vedi articolo nella pagina a fianco) ad investire nelle progettazioni ferroviarie nelle Dolomiti: «Dimostra» osserva «che c'è la volontà di affrontare il problema traffico dove esso si genera e dare una risposta alla raggiungibilità delle valli cercando di essere connessi con la rete ferroviaria nazionale ed europea».

Girardi, quali aspetti sono rilevanti nel governo del traffico sui passi dolomitici?

«C'è un profilo ambientale: più si sale, più il territorio è ambientalmente sensibile. C'è il problema del rumore e del paesaggio che ha ottenuto il riconoscimento Unesco. Ma c'è anche un profilo sociale».

Cosa intende?

«Mi riferisco alle relazioni tra le valli ladine, per turismo, per lavoro, alla mobilità dei residenti, alla transitabilità compromessa per cause naturali in inverno. C'è un traffico che ha il passo come destinazione finale e lì si ferma, e quello di pas-



saggio che nulla lascia alle attività economiche».

Qual è la soluzione migliore?

«Non esiste la soluzione perfetta. La scelta delle fasce orarie è un primo tentativo per gestire il problema. Va bene come periodo di prova. Servono scelte di prospettiva, più coraggiose».

Il treno, dunque?

«Sì. Ma le ferrovie di vallata dolomitiche non dovranno essere vicoli ciechi. La Trento-Penia non può fermarsi a Penia, come la ferrovia della Gardena che stanno studiando, non può fermarsi a Selva. Tra le cause della morte delle vecchie ferrovie c'è il fatto che non avevano continuità, che era nei progetti dell'Impero austro-ungarico».

In concreto?

«Serve un modello a rete: da Penia collegamento con la Gardena con tunnel (pochi chilometri) sotto il Sella; dalla Gardena verso la Badia con un altro tun-

nel. Va studiato il modello del tunnel del Vereina in Engadina, a pagamento per il trasporto merci, auto e persone, che permette la circolazione tutto l'anno, sostenuto anche dai pedaggi. Se ci fosse questa opportunità, si può pensare anche al pedaggio sui passi per chi in ogni caso vuole salire. Un turismo più dolce, selettivo per i mezzi motorizzati, che investe sulla mobilità ciclistica elettrica e dà nuove opportunità di lavoro a chi opera sui passi».

E il trasporto pubblico su gomma?

«Va incentivato per accedere ai passi, sapendo però che inquinare ed è una barriera per invalidi e anziani, a differenza del treno. Bisogna però guardare oltre, avere una visione come quella che ebbe Oss Mazzurana a fine 800».

Quale visione?

«Nel medio-lungo periodo pensare ad una soluzione avanzata: la realizzazione delle ferro-

Un'opportunità

“



Le ferrovie dolomitiche sono un'occasione economica irripetibile

Massimo Girardi

La ferrovia svizzera del Gomer verso il Monte Rosa (foto Torchio)

vie panoramiche. Pilatus, Gornegrat, Flamsbana e tante altre dimostrano come la ferrovia panoramica sia stata protagonista dell'economia turistica in varie parti del mondo. Le Dolomiti sono irripetibili e le ferrovie dolomitiche lo sarebbero altrettanto: potranno stimolare una nuova generazione di turisti ad oggi impensabile, che mai sceglierà tale regione in assenza di una ferrovia che la connetta agli aeroporti. Per il Trentino, per le Dolomiti, la ferrovia è un'occasione irripetibile».

La domanda è la solita: chi la paga?

«Domani (oggi, ndr) a Bolzano c'è una riunione per valutare come sfruttare i 315 miliardi del Piano Juncker. In gennaio, a Bormio, Transdolomites ha incontrato un pool di banche europee pronte ad investire. Se ci si crede, i finanziamenti si trovano».

Do. S.