

Montagna Le strategie

L'anniversario L'ex governatore ammonisce sulla governance: «La Fondazione Unesco non è un nuovo Stato o una super-regione»

«Dolomiti, puntare su treni e mobilità a fune»

Dellai: «Modalità meno impattanti». Theiner: «Coinvolgere le popolazioni»

TRENTINO — Lorenzo Dellai ricorda ancora, con un pizzico d'emozione, la cerimonia dell'agosto 2009. Giorgio Napolitano, ad Auronzo di Cadore, partecipò al battesimo delle Dolomiti, diventate patrimonio Unesco. A distanza di cinque anni, l'ex presidente della Provincia si volta indietro e osserva quanto fatto. Ma è solo l'inizio, sia chiaro. «In futuro — dice — la sfida è promuovere una governance plurale». Quindi a più mani, «mai calata dall'alto o imposta». Fuori di metafora, il deputato immagina una co-gestione. Nel caso specifico (quanto ostico) della mobilità, Dellai pensa a un modello nuovo: «Il sogno è che si possano ripristinare le linee di trasporto pubblico, con tecnologie a impatto limitato». Dallo storico tracciato ferroviario alle nuove frontiere a fune. «Ciò che conta — fa eco Richard Theiner, presidente della Fondazione Unesco — è trovare una sintesi tra Alto Adige, Veneto, Friuli Venezia Giulia». E alla «responsabilità della politica» che l'assessore altoatesino si rivolge («Dobbiamo passare alla concretezza», dice).

Le scadenze sono vicine e non più tardi di ieri le ha elencate Marcella Morandini, segretaria generale della Fondazione Unesco (Corriere del Trentino di ieri). Nel 2015 dovrà essere spedito agli uffici Unesco il primo report sul turismo sostenibile, nel 2016 poi tornerà l'ispettore incaricato di vigilare il patrimonio. «Il percorso fatto finora è buono — commenta Dellai — Le comunità locali dolomitiche iniziano a capire le grandi opportunità di una scelta che nessuno ha mai ricercato per sole ragioni di promozione e marketing».

Ci sono poi delle difficoltà oggettive: i nove siti tutelati dall'Unesco sono condivisi da cinque Province: Trento, Bolzano, Belluno, Pordenone e Udine. Tant'è che una faccenda di per sé delicata, come l'accesso ai passi, ad oggi viene gestita in modo diverso. Serve, allora, un denominatore comune? «Dobbiamo sempre stare attenti a non dare a realtà come la Fondazione Unesco degli obiettivi che la pongano in contra-



Patrimonio Una veduta della val di Fassa. Nei tondi Dellai e Theiner

sto con le pubbliche amministrazioni — premette Dellai — Non è nato un nuovo Stato, o una nuova super-regione». La questione è un'altra: «La sfida è arrivare a una governance plurale dei territori — precisa — La Fondazione deve far crescere, come sta già facendo, un buon livello di co-decisione sulle materie comuni, evitando imposizioni dall'alto».

Al di là del metodo, restano aperte alcune questioni spinose: «Pensiamo al tema della circolazione che non va ridotta al solo profilo amministrativo — prosegue — È piuttosto un'occasione per ragionare insieme sul tipo di trasporto dolomitico». Ognuno, si sa, ha un'idea in testa e l'onorevole negli scorsi anni la manifestò chiaramente: «Il sogno — ribadisce — è che si possano ripristinare delle linee di trasporto pubblico con tecnologie a impatto limitato, pensiamo al trasporto ferro-

viario dolomitico che è stato tanto importante in passato oppure, ancora, ragioniamo sull'utilizzo integrato dei trasporti a fune».

Richard Theiner, assessore all'ambiente della Provincia di Bolzano e presidente della Fondazione Dolomiti Unesco, segue il medesimo ragionamento: «Dobbiamo coinvolgere di più la popolazione dei territori dolomiti, dobbiamo creare occasioni di confronto, incontro e di collaborazione».

Se nel mese di settembre, in val Badia, partirà l'edizione zero dell'Alp Fest (iniziativa promossa da giovani cittadini), Theiner chiede il medesimo sforzo ai colleghi: «Noi, come politici e amministratori, dobbiamo fare passi concreti, a partire dalla stesura del report sul turismo sosteni-

bile».

In tema di trasporto, la riflessione deve entrare in una fase seria e meno oziosa: «Dati alla mano, dobbiamo avere la forza di decidere insieme e questo compito spetta, non alla Fondazione, ma alle Province autonome e alle Regioni interessate». Per essere ancora più chiari:

Il presidente

«È necessario trovare una sintonia tra Veneto, Friuli, Trentino e Alto Adige»

«Veneto, Friuli, Trentino, Alto Adige: è necessario trovare una sintonia ed evitare controsensi». Una questione quasi etica: «Non possiamo chiedere solo competenze, autonomia significa responsabilità».

Marika Damaggio

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Italia Nostra

Toffolon «Lavorare su un'idea di identità»

TRENTINO — «Ci sono pochi dubbi: prevale l'attenzione al marketing, al semplice marchio internazionale». Il punto di vista è il medesimo. Dopo Luigi Casanova (Mountain wilderness), Beppo Toffolon. Il presidente di Italia Nostra (che proprio oggi, a Villa Lagarina, convocherà soci e simpatizzanti per la tradizionale assemblea annuale) rilegge i primi cinque anni di gestione del patrimonio Unesco. Un primo giro di boa che non convince chi, da sempre, pone la sostenibilità ambientale in cima all'agenda.

«Anziché sfruttare in modo passivo la denominazione Unesco, ai fini dello sviluppo economico legato al turismo, sarebbe opportuno rafforzare l'identità delle Dolomiti». Un'operazione, spiega Toffolon, «utile persino per il successo imprenditoriale». Ma cosa significa «rafforzare l'identità delle Dolomiti»? «Superare i limiti di un semplice simbolo — risponde — e adoperarsi per sviluppare una cultura che convinca e coinvolga la popolazione». L'intento è presto detto: preservare il patrimonio, stimolando una consapevolezza forse sopita. «Mi riferisco alla manutenzione delle valli, alle zone forestate e coltivate così come all'armonizzazione degli interventi urbanistici e architettonici».

Ma. Da.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

» **L'intervista** Il componente del comitato scientifico: «Anche l'ispettore rimase colpito dalla motorizzazione»

Salsa: ripristinare le vecchie linee

L'antropologo: «Errore toglierle. Oggi i passi sono un autodromo»

TRENTINO — Antropologo, in passato presidente generale del Cai. Annibale Salsa, alla tutela delle Dolomiti (ma non solo) ha dedicato una vita intera. Tant'è che oggi siede tra gli esperti del comitato scientifico della Fondazione Unesco. Un ruolo che interpreta con trasporto, specie se è di mobilità che si sta parlando. «L'eccessiva motorizzazione dei passi», a suo dire, rischia di scalfire il fascino «delle montagne più belle del mondo». Meglio seguire, allora, l'esempio della Svizzera coi collegamenti su rotaia ramificati sino in alta quota.

Professore, tra pochi giorni ricorre il quinto anniversario della certificazione Unesco delle Dolomiti. Quale il primo bilancio?

«A parte le difficoltà iniziali legate alle dimissioni del segre-

tario generale, il lavoro procede. Certo, bisogna fare ancora qualcosa, soprattutto portare maggiore consapevolezza nella popolazione residente».

A detta delle associazioni ambientaliste ci si è forse concentrati troppo sugli sviluppi turistici. È così?

«È chiaro che sul termine "turismo" dobbiamo intenderci: la promozione turistica va fatta ma la questione è quale turismo, ci sono forme alternative di cui stiamo discutendo. Pensiamo alla transibilità dei passi: anche qui ci sono disparità. Bolzano è per alcune chiusure, Trento pensa a delle navette, mentre la parte Veneta è per apertura totale. Come la mettiamo allora nelle zone di confine? Dobbiamo trovare posizioni comuni, serve un modello di governance uniforme. È educa-

tivo regolamentare la transibilità dei passi, a volte l'affluenza è incredibile e sembra di essere sull'autodromo di Monza».

Come regolamentare il flusso, allora?

«Penso ad accessi ai passi co-



L'analisi Annibale Salsa, ex presidente del Cai (Foto Rensi)

si come accade sulle Alpi svizzere, dove il traffico è bandito. Esiste invece il traffico su rotaia. Noi invece abbiamo soppresso linee come la val Gardena, la val di Fiemme, la Cortina-Dobbiaco: quella era una penetrazione morbida dell'accesso, la

prospettiva è completamente diversa. Persino il bus è impattante, non è questione di mezzo pubblico o privato, ma di gomma o rotaia. Anche l'ispettore, nella sua visita, notò un eccesso di motorizzazione».

Quindi la soluzione è tornare a un trasporto su rotaia?

«Le Dolomiti non possono essere soggette a ingorghi, altrimenti perderebbero il loro appeal. La soluzione non è immediata, ovviamente. Penso al ripristino delle linee ferroviarie dolomitiche pre-esistenti, ma con nuove tecnologie, meno impattanti. Questo è il turismo dolce che supera anche la monocultura dello sci. Le Dolomiti non possono essere un carosello, altrimenti veicoliamo l'immagine di un terreno di gioco».

Ma. Da.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Invocato Uno dei treni locali che fanno servizio in regione

Il convegno Tre giorni di confronto sul trasporto locale. Il tecnico Mösl lancia il logo delle «Tre aquile»

«Pass unico per i mezzi pubblici dell'Euregio»

BOLZANO — Un abbonamento unico per i treni di tutta l'Euregio. E nuove linee finanziate direttamente dalle Regioni. Sono questi gli obiettivi dei tre assessori alla mobilità dell'Euregio — l'altoatesino Florian Mussner, la tirolese Ingrid Felipe e il trentino Mauro Gilmozzi ieri rappresentato dal funzionario Andreatta — che in questi giorni partecipano al convegno sulla mobilità alpina organizzato da Tjm consulting e Qnex. Una tre giorni di confronto e studio sui «Nuovi progetti Trasporto pubblico locale nell'Euregio: Tirolo-Alto Adige-Trentino» a cui hanno preso parte diversi esperti e funzionari delle tre regioni.

«La Regione Europea Tirolo-Alto Adige-Trentino — sottolineano gli organizzatori — nel cuore dell'Europa presenta negli ultimi anni numerose positive innovazioni nel settore del trasporto pubblico locale, che posso-

no valere da esempio per l'intera Europa. Numerosi di questi progetti, come la funivia del Renon o la ferrovia della Venosta per restare in ambito altoatesino, saranno presentati ad un pubblico specializzato».

I lavori del convegno si sono aperti ieri con i saluti dell'assessore altoatesino Florian Mussner e del trentino Mauro Gilmozzi. Proprio il modello trentino è stato al centro della discussione e con esso le possibilità di creare un abbonamento valido su tutti i mezzi pubblici dell'Euregio. Ovvero treni, autobus e funivie.

«L'idea — spiega il consulente Thomas Mösl — è di creare la carte delle Tre aquile. In pratica un pass valido in tutta l'Euregio e un logo che potrebbe essere messo sui mezzi pubblici accanto a quello delle società di trasporto locale. Non si tratta di togliere ma di aggiungere per avvicinare l'Eure-

gio alle persone».

L'idea piace a Florian Mussner che la giudica estremamente interessante. «Dal punto di vista tecnico la cosa è senz'altro fattibile. Chiaramente servirà un lavoro preparatorio. Magari si potrebbe partire con una carta riservata agli studenti, poi estendere il progetto agli anziani e poi a tutti gli altri».

Il logo delle Tre aquile proposto da Mösl è una nuova aquila stilizzata in tre colori che dovrebbe rappresentare i tre territori che compongono l'euro-regione alpina.

Ma il pass unico non è il solo tema affrontato nel corso della giornata di ieri. Si è parlato molto anche della riattivazione del collegamento diretto tra Lienz ed Innsbruck che dovrebbe attraversare la Pusteria e la valle Isarco. A dicembre sarà riattivato il collegamento tra Brunico e Lienz, la Pro-

vincia di Bolzano si impegna a valutare il progetto di prolungare il collegamento fino al Brennero (attraverso Fortezza e Vipiteno) poi spetterebbe al Land Tirol finanziare il tratto da Brennero a Innsbruck. «Ognuno pagherebbe per le tratte di sua competenza» spiega Mussner.

Altro tema è stato l'elettrificazione della ferrovia della Venosta. La riattivazione della linea Merano-Malles è un progetto che ha fatto scuola ma il trasporto avviene ancora con locomotive diesel. Un paradosso per una terra dove la produzione idroelettrica supera di gran lunga il fabbisogno locale. «L'idea è di concludere il progetto entro la fine di questa legislatura» spiega Mussner. L'ostacolo è quasi esclusivamente finanziario: elettrificare la linea costa 55 milioni.

M. An.

© RIPRODUZIONE RISERVATA