

## Territorio | Le strategie

**L'intervista** L'assessore all'ambiente soddisfatto: «Sul parco una soluzione che ricalca l'esperienza trentina Impianto Moena-Carezza, non ci sono le condizioni per realizzarlo. Pista Plaza, valutazioni in corso»

# «Stelvio, scelta di modernità»

### La norma



● Il Parco dello Stelvio resterà nazionale, ma la gestione sarà divisa tra Trento, Bolzano e Milano

● Gli oneri saranno a carico delle sole Province autonome di Trento e Bolzano

● L'unità sarà garantita da un comitato di indirizzo e dal potere di veto sui singoli piani esercitato dal Ministero

● I dipendenti passeranno alle due Province e alla Regione Lombardia

● A luglio il trekking degli ambientalisti

**TRENTO** Considera la direzione imboccata per il parco dello Stelvio «una scelta di grande modernità». Guardando, per il futuro, a «una rete più larga dal Garda all'Engadina». E sui nuovi impianti di risalita, ribadisce il «no» al collegamento Moena-Passo Costalunga («È in contrasto con il Piano urbanistico provinciale»), mentre sulla pista «Plaza» di Pinzolo preferisce attendere la valutazione di impatto ambientale prima dare un giudizio più approfondito. Di fronte alle partite ambientali che hanno animato il Trentino in questi ultimi giorni, l'assessore provinciale Mauro Gilmozzi chiarisce la sua posizione.

**Assessore Gilmozzi, partiamo dal via libera dei Dodici alla norma di attuazione che sancisce la «provincializzazione» del parco nazionale dello Stelvio. Soddisfatto?**

«Si tratta di una soluzione che porta l'esperienza e la storia del Trentino: con la nostra legge 11 del 2007 abbiamo introdotto il modello della rete delle riserve come nuovo paradigma, superando l'immagine, che non ha mai funzionato, del parco come moloch. In questi anni, questo processo ci ha dato delle belle risposte: abbiamo attivato parchi fluviali, abbiamo costruito consapevolezza e cultura. Sulla base di questa esperienza, trasmessa a suo tempo anche nella candidatura Dolomiti Unesco, abbiamo presentato la nostra proposta per lo Stelvio, legata proprio al modello di rete. Ci pare che possa funzionare, che possa essere un modo per costruire una rete più larga dal Garda all'Engadina. Mi sembra una scelta di grande modernità».

**Gli ambientalisti però sono preoccupati: hanno organizzato un trekking contro lo smembramento del parco.**

«Capisco che non si possa accontentare tutti. Personalmente, ho parlato con gli ambientalisti e ho trovato anche delle condivisioni».

**Gli stessi ambientalisti si sono scagliati contro il progetto di collegamento Moena-Passo Costalunga. Mountain wilderness minaccia di riaprire il libro nero di Dolomiti Unesco. Cosa risponde?**

«Premesso che nell'ambito di Dolomiti Unesco si è stabilita una positiva collaborazione, ribadisco che per quanto ci riguarda quel collegamento non può essere realizzato perché è in contrasto con il Pup e finché il Pup non sarà modificato non ci sono margini per procedere. Questo è un dato oggettivo».

**Sempre sul fronte degli impianti, a Pinzolo si torna a parlare della realizzazione della pista Plaza, legata al collegamento Pinzolo-Campiglio e accantonata nel 2007. In valle e in rete è già partita la mobilitazione.**

«Il collegamento Pinzolo-Campiglio prevedeva la realizzazione di quella pista, che poi è stata rinviata ma non eliminata: stiamo parlando di aree sciabili. Al tempo c'erano stati dei problemi ed erano emersi anche contrasti con il piano del parco, oggi appianati. La pista in questo momento è sottoposta alla valutazione di impatto ambientale, che ne analizzerà le criticità. Se ne riparerà quando ci saranno i risultati».

**Marika Giovannini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



### In quota

Un camoscio sulle montagne del parco nazionale dello Stelvio. Mercoledì la Commissione dei dodici ha approvato all'unanimità il nuovo testo, che di fatto sancisce la provincializzazione del parco. Ma le associazioni ambientaliste rimangono sul piede di guerra: a luglio è previsto un trekking nel parco

## S. Martino-Rolle, in giunta idee diverse Dallapiccola: cabinovia più realistica. Gilmozzi: la funicolare rende competitivi

**TRENTO** La funicolare San Martino-Rolle, sulla carta, è l'optimum. Ma costa 38 milioni di euro (a carico della Provincia) più 16 milioni di opere accessorie, comunque indispensabili, che il Primiero doveva trovare e finora non ha trovato. Così l'assessore Michele Dallapiccola, negli ultimi giorni, spinge sull'acceleratore del piano B: «Al posto del trenino sotterraneo facciamo una cabinovia: è una soluzione realistica e la si può fare restando dentro i 38 milioni di euro di budget. Piace anche ai sindaci del Primiero». La partita in realtà è più complessa e domani, a dieci giorni dal primo incontro, il governatore Ugo Rossi, Dallapiccola e Mauro Gilmozzi, assessore alle opere pubbliche, andranno in trasferta per definire la questione con gli amministratori locali.

Al piano finanziario previsto dal progetto approvato nella scorsa legislatura, mancano

circa dieci milioni di euro: la Provincia ha confermato i 38 milioni stanziati mentre in Primiero privati, Comuni e Apt ne hanno raccolti solo sei rispetto ai 16 previsti. Su un punto tutti sono d'accordo: le opere collaterali al collegamento San Martino-Rolle sono diventate ur-



genti. Si tratta del rifacimento della seggiovia Ces, il collegamento Prà delle Nasse-Ces, il ponte tra le due aree sciistiche e un nuovo bacino di innevamento. E poiché i privati non hanno raccolto le finanze necessarie, la Provincia è pronta a realizzare le opere subito, per mandarle in esercizio nell'inverno 2016-2017. Sul passaggio successivo, le opinioni divergono: Dallapiccola vorrebbe accelerare superando il progetto, avveniristico per il Trentino, del trenino interrato in favore di una più realistica cabinovia. Gilmozzi, invece, rigetta le semplificazioni: «L'obiettivo è rilanciare il turismo in Primiero, restituendo competitività al territorio. Servono elementi di richiamo peculiari e il trenino risponde a questa caratteristica. Non basta soltanto il recupero degli impianti obsoletti». C'è poi un problema tecnico: «Devieremo la strada,

su cui cadono spesso valanghe. Se facessimo una cabinovia dovremmo costruire anche i paravalanghe. Senza contare che gli impianti tradizionali, secondo la normativa europea, non possono essere costruiti solo con soldi pubblici: non sono considerati mezzi di mobilità alternativa. Certo, bisogna vedere se il territorio saprà impegnarsi per trovare le risorse che non ha trovato finora».

Cristiano Trotter, presidente della Comunità di valle, ancora una preferenza non ce l'ha: «Vogliamo innanzitutto capire se la Provincia conferma il budget di 38 milioni. Poi vogliamo chiarimenti su chi pagherà le opere accessorie: a breve, quindi, vorremmo conoscere i progetti di eventuali alternative e il loro costo. Sulla cabinovia non sappiamo ancora nulla».

**Alessandro Papayannidis**

© RIPRODUZIONE RISERVATA