

LE STRADE DELLE DOLOMITI » LA NOSTRA CAMPAGNA

Un treno per salvare i monti dalle auto

Presentato il progetto del collegamento tra Bolzano e Cortina che potrebbe essere usato da 7,5 milioni di turisti all'anno

di Federico Sanzovo

► FIÈ ALLO SCILIAR

Il treno come mezzo di trasporto alternativo all'auto per visitare le Dolomiti. Una soluzione valida grazie a un unico tracciato che colleghi Bolzano con Cortina d'Ampezzo in circa due ore.

È questa l'idea che sta alla base del progetto del Treno delle Dolomiti presentato a Castel Presule da Sad: «Quelle montagne - sottolinea il responsabile del progetto, Helmut Moroder - costituiscono una potentissima attrazione turistica, capace di richiamare una grande mole di visitatori ogni anno. Allo stesso tempo, però, si tratta di un ambiente tanto bello, quanto sensibile e per questo deve essere preservato. Il progetto del Treno delle Dolomiti fa proprio questo, rendendo l'area ancora più attraente per i turisti e riducendo l'impatto ambientale».

A risultare determinante per l'inquinamento è, per Sad, il traffico privato che riempie le strade delle valli e quelle che si trovano sui Passi dolomitici: «Questo progetto - prosegue Moroder - migliorerebbe la qualità della vita anche per chi vive su quella che sarà la futura linea. Da un lato perché ci sarebbe meno traffico su gomma, dall'altro perché se ne potrebbe approfittare per muoversi all'interno della Provincia. Penso ad un abitante di Ortisei che decide di scendere a Bolzano per andare a teatro e che poi rientra comodamente a casa in serata».

Favorevole all'iniziativa anche Klauspeter Dissinger, presidente della Federazione protezionisti sudtirolesi: «Noi - afferma - non possiamo che sostenere un progetto che si ponga l'obiettivo di spostare il traffico dalla gomma alla rotaia». Traffico su gomma che per Dissinger deve essere limitato fin da subito: «Bisogna chiudere i passi, si tratta di una cosa che chiediamo già adesso. Vanno chiusi almeno in una fascia oraria ma, se si dovesse realizzare questo progetto, ovviamente i passi si dovrebbero chiudere tutto il giorno».

Sulla questione del traffico sui passi è intervenuto anche il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Riccardo Nencini. Il rappresentante del governo era presente al convegno organizzato da Sad a Castel Presule: «Molte città, per fare un esempio, non fanno entrare i torpedoni nei centri storici - sottolinea il viceministro - per ridurre l'impatto ambientale e l'inquinamento, quindi, ogni amministrazione locale deve valutare attentamente quali possano essere le soluzioni migliori da adottare: è di fondamentale importanza, però, che si tenga conto dell'accordo sul clima firmato dal nostro Paese a Parigi».

Il nuovo collegamento, come detto, partirebbe da Bolzano e arriverebbe fino a Cortina d'Ampezzo, attraversando l'altipiano dello Sciliar, la Val Gardena, Passo Gardena, la parte alta della Val Badia, Passo Valparola e Passo Falzarego per un percorso di circa 85 chilometri: «Il treno partirebbe da Bolzano - spiega ancora Moro-



Il tracciato che il Treno delle Dolomiti dovrebbe percorrere: la partenza è fissata alla stazione di Bolzano, mentre l'arrivo è a Cortina d'Ampezzo. Un viaggio dovrebbe durare 2 ore e un quarto



Helmut Moroder considera il treno come la soluzione al traffico (Foto Kemenater)

der - seguendo la linea del Brennero fino a Prato Isarco». Giunto a quel punto, il convoglio abbandonerebbe la tratta caratterizzata dalle tradizionali coppie di rotaie e passerebbe sulla ferrovia a cremagliera. Questa soluzione, sottolinea Sad, permetterebbe al treno di superare elevate pendenze e, quindi, garantirebbe la realizzazione di un tracciato in grado di adattarsi alla morfologia del terreno e quindi, allo stesso tempo, di diminuire la lunghezza della linea e di ridurre la realizzazione di grandi ope-

re come viadotti e gallerie.

«Si tratta di un percorso completamente nuovo - continua il responsabile del progetto - una volta lasciato Prato Isarco, il treno seguirebbe la cremagliera attraverso le stazioni di Fiè, Siusi, Castelrotto, Pontives, Ortisei, Santa Cristina, Selva, Plan de Gralba, Passo Gardena, Colfosco, Corvara, La Villa, San Cassiano, Passo Falzarego, Cinque Torri e Procol per concludere il suo viaggio a Cortina circa in due ore e un quarto».

Il progetto prevede una spe-

sa di 1,6 miliardi di euro e i lavori potrebbero partire nel 2020. Sei anni dopo, nel 2026, infatti, è previsto il completamento de tunnel di base del Brennero ed è proprio questo aspetto ad essere determinante per la realizzazione del Treno delle Dolomiti.

L'apertura del Bbt ridurrà i tempi di percorrenza lungo la linea Palermo-Berlino e questo avvicinerà Bolzano ad importanti mete quali Monaco e Vienna: per arrivare in Baviera, infatti, ci vorranno circa due ore (a fronte delle attuali



Il viceministro dei trasporti Riccardo Nencini

quattro), mentre un viaggio verso la capitale austriaca durerà tre ore (contro le sei di oggi).

Questo, evidenzia Sad, renderà la provincia raggiungibile in meno di cinque ore di viaggio in treno da un bacino di circa 100 milioni di persone: «Potrebbe essere un errore - scrive la società in una nota - non cogliere le opportunità che ci vengono offerte dal nuovo collegamento ferroviario attraverso la galleria di base del Brennero». Secondo le stime della Società del trasporto locale, il

Treno delle Dolomiti dovrebbe arrivare a trasportare dai 6 ai 7,5 milioni di turisti ogni anno.

«L'idea che mi sono fatto di questo progetto - prosegue Moroder - è che il Treno delle Dolomiti potrebbe essere considerato come una sorta di impianto di risalita durante i mesi invernali. Durante la bella stagione, invece, favorirà i turisti che vogliono portarsi la bicicletta con loro».

Il responsabile del progetto si è poi soffermato sui prezzi del servizio: «Il costo del biglietto, ovviamente, rispetterà il sistema tariffario che la Sad ha elaborato e che rispetta i prezzi di mercato».

Durante il convegno si è tornato a parlare anche di un altro progetto legato al trasporto su rotaia: la tramvia dell'Oltradige. La linea, lunga 17 chilometri, collegherebbe le stazioni a valle della funivia del Renon, a Bolzano, e la funicolare della Mendola, a Caldaro. Una soluzione questa che, per la società del trasporto locale, alleggerirebbe la città di Bolzano dal traffico.