

TRASPORTI

Gli imprenditori Gatterer e Tosolini, in prima fila, hanno fiutato il business della futura apertura del tunnel di base del Brennero e dei 100 milioni di viaggiatori che entro 5 ore potranno raggiungere l'Alto Adige. Un investimento di 1,6 miliardi, con metà percorso in cremagliera



«Treno delle Dolomiti», un a

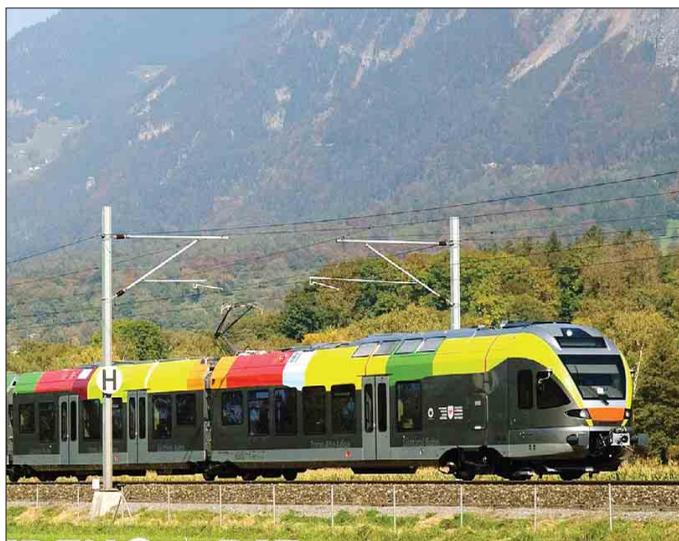
La Sad (soci privati) ha progettato la linea Bolzano-Cortina

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

A nord di Salerno corrono veloci, a sud, invece, paiono fermi. E non si tratta, in tema di trasporti, traffico e turismo, dei classici miraggi che mettono in moto le carovane. Si tratta di visioni e scenari che accendono idee, progetti di sviluppo e ricadute sul territorio. Partendo da un dato di fatto, che vale per Bolzano come per Trento. Nel 2026, sarà completato il tunnel di base del Brennero, tratto fondamentale del corridoio n. 1 della rete TEN-T che collegherà Berlino e Palermo. E sarà, per il sistema dei trasporti, una rivoluzione. Non solo per le mer-

Obiettivo: trasportare ogni anno da 6 a 7,5 milioni di passeggeri dallo Sciliar al Falzarego e meno traffico sui passi



In Alto Adige sono in corso diversi progetti per il rilancio delle ferrovie locali come alternativa all'automobile

ci. Con l'eurotunnel Bolzano e Trento saranno collegate rapidamente con un grande numero di città europee. Vienna, Budapest, Praga, Berlino, Amburgo e Francoforte saranno raggiungibili in 6-7 ore di treno. E così da sud: Bolzano sarà raggiungibile da Napoli in meno di 3, in meno di 5 da Roma e Milano, da Venezia e Bologna in meno di 3. Nasce da qui il progetto di «Treno delle Dolomiti», presentato da Sad Trasporto Locale spa (che ha in gestione il 70% dell'extra-trasporto su gomma e il 50% del trasporto ferroviario in Alto Adige) nei giorni scorsi a Castel Preule, a Fiè allo Sciliar. Sad, che ha ora un consulente famoso come l'ex presidente della Provincia Luis Durnwalder, è una società privata, anche se nel capitale sociale è presente

con una quota dell'11,02%, Sta spa, in house della Provincia di Bolzano. Primo azionista, con Sinco srl e Svs (Südtiroler Verkehrs und Service) srl, è l'imprenditore pusterese Ingemar Gatterer (di Falzes, come Durnwalder), seguito dal costruttore Pietro Tosolini, che della Sad ha il 33,34% attraverso Habitat spa. E se si muovono i privati, è perché hanno fiutato l'affare. Hanno considerato che, con l'eurotunnel, Bolzano, sarà al centro di un bacino di circa 100 milioni di persone che potranno raggiungerla in meno di 5 ore di viaggio in treno. Ecco perché - oltre a tutti gli aspetti paesaggistico-ambientali, compresa la soluzione dello storico problema del traffico sui passi dolomiti - Sad è arrivata alla conclusione che l'idea del «Treno

delle Dolomiti», progetto coordinato dall'ingegner Helmuth Moroder che prevede un investimento di 1,6 miliardi, è sostenibile e garantirà l'equilibrio tra costi di gestione e introiti. Il tracciato di 85 km prevede di collegare Bolzano a Cortina d'Ampezzo, attraversando l'altipiano dello Sciliar (Fiè, Siusi e Castelrotto), la Val Gardena (Ortisei, S. Cristina e Selva), il Passo Gardena, l'alta Val Badia (Colfosco, Corvara, La Villa e S. Cassiano) il Passo Valparola e il Falzarego, utilizzando per metà percorso la cremagliera nei tratti più pendenti (fino al 12%). Un viaggio di poco più di 2 ore (2,15), un servizio ad un'area ad alta vocazione turistica: 9 comuni, 30 mila abitanti, 53 mila posti letto in albergo e 34 mila in seconde case, 1,24 milioni di

arrivi e 6,6 milioni di presenze all'anno. Secondo il progetto, il «Treno delle Dolomiti» trasporterebbe ogni anno da 6 a 7,5 milioni di passeggeri. Non è l'unico progetto ferroviario in cantiere in Alto Adige: la stessa Sad ha elaborato un progetto di collegamento in tramvia (17 km, 200 milioni di investimento) tra le stazioni a valle della funivia del Renon, a Bolzano, e della funicolare della Mendola a Cadaro. La Provincia di Bolzano, invece, attraverso Sta spa, sta studiando il collegamento in treno tra la Val d'Isarco e la Val Gardena, ha nei mesi scorsi firmato un protocollo per il collegamento ferroviario tra Cortina e Dobbiaco e ipotizzato di «bucare» lo Stelvio per collegarsi alla Lombardia. Almeno coi progetti, a nord di Salerno si galoppa.



L'ingegnere Helmuth Moroder, coordinatore del progetto del «Treno delle Dolomiti» presentato a Fiè allo Sciliar

Le previsioni | Parla il coordinatore del progetto

Helmuth Moroder: «Tanti soldi ma le potenzialità sono enormi»

L'ingegner Helmuth Moroder è il coordinatore, per la Sad, del progetto di «Treno delle Dolomiti».

Ingegner Moroder, qual è il vantaggio della cremagliera?
«Ci permette di superare i tratti più ripidi. E non superando il 12% di conservare tutti gli allestimenti del treno, arrivando ad una velocità di 40 km in salita e di 27 in discesa. Tratti ripidi come quello tra la Val d'Isarco e Fiè e tra Selva e il Passo Gardena. Circa metà percorso sarà con il treno su cremagliera».

Un investimento di 1,6 miliardi: si regge?

«L'analisi progettuale è stata accompagnata da una valutazione economico-finanziaria. È vero: sono in gioco tanti soldi, ma dal punto di vista trasportistico le potenzialità sono enormi. Prevediamo 6-7 milioni di passeggeri. Oggi, il bacino di utenza è rappresentato da 30 mila residenti e 90 mila turisti in alta stagione, ma con il tunnel di base aperto avremo un bacino di 100 milioni di abitanti che possono arrivare in treno a Bolzano con meno di 5 ore di viaggio. E oggi, in Europa, il traffico su gomma perde interesse: il 30% dei giovani non ha la patente di guida». Il vostro progetto è in concorrenza con quelli della Provincia di Bolzano?

No, con quello del treno tra Cortina e Dobbiaco, anzi. Sì, invece, con il progetto di treno della Val Gardena: non ha senso pensare ad un collegamento da Chiusa o Ponte Gardena quando l'alta velocità avrà come nodo strategico Bolzano».

Chi ci mette i soldi?

«Ci sono diverse ipotesi. Chiaro che l'investimento non potrà essere solo sulle spalle del privato. Ma qui si prevede di coprire con gli introiti (24 milioni l'anno) il 100% dei costi di gestione. E per il pubblico, tra i minori costi per il servizio autobus, tassazione sui redditi della società di gestione e dei lavoratori, incremento del Pil ed eventuale aumento della tassa di soggiorno, si stima un rientro annuo di 41,5 milioni».

Do. S.

L'INTERVISTA

Il presidente di Transdolomites che da anni propone la ferrovia dell'Avisio tra Trento e Canazei: «Serve un approccio unitario per risolvere il problema del traffico sui passi e trovare soluzioni condivise come le ferrovie». Ipotesi prolungamento dei binari verso la Val Badia o la Val Gardena



ffare

Il progetto di tracciato ferroviario di 85 km per collegare Bolzano a Cortina d'Ampezzo. La Sad prevede il trasporto di 6-7,5 milioni di passeggeri e un forte indotto per l'economia turistica dell'Alto Adige

«Un modo intelligente di “vendere” le Dolomiti»

Girardi plaude al progetto altoatesino

Helmuth Moroder lancia un assist al progetto di ferrovia dell'Avisio, la Trento-Canazei proposta, da anni, da Transdolomites: «Sarebbe un progetto fratello del nostro. È sostenibile. Se poi, passando dal Sella, si collega al nostro, si darebbe nuova linfa al sistema Dolomiti. So» aggiunge Moroder «che i responsabili politici dicono che non ci sono i soldi, ma io dico: Trento e Bolzano la smettano, per dieci anni, di fare strade e circonvallazioni, e devino le risorse sulla ferrovia».

Massimo Girardi, fondatore e presidente di Transdolomites, premette: «Le Dolomiti sono un'entità territoriale unica, che richiedono un approccio unitario per risolvere il problema del traffico automobilistico e trovare soluzioni condivise come le ferrovie. Non si vada in ordine sparso».

Non condivide il progetto di Trento delle Dolomiti della Sad?
«Tutt'altro. Non conosco i dettagli, ma sorridendo mi vien da dire che ci hanno copiato. E fa piacere che il progetto di Transdolomites sia condiviso. Lo rilanceremo

ad inizio ottobre, in un convegno a Predazzo, dove si parlerà anche del possibile prolungamento della Trento-Penia verso la Badia o la Val Gardena, con un tunnel base ferroviario sotto i passi, per il trasporto delle persone ma anche delle vetture, sul modello del tunnel del Vereina in Engadina, di 18 km, che porta a Davos. Nel caso del Sella, sarebbe un tunnel, da Canazei, di 5-6 km. A quel punto, sì, se gli automobilisti hanno un'alternativa, si potrebbe pensare ad un ticket sui passi, sgonfiando il problema del traffico. E si può pensare anche a ferrovie panoramiche, modello svizzero, che generano un forte indotto. Un modo intelligente di “vendere” le Dolomiti».

Il progetto della Sad è alternativo a quello della Sta e del treno da Chiusa alla Val Gardena...
«Certo, ma è sicuramente positivo. S'è finalmente capito che l'alternativa all'automobile è la ferrovia. Anche nel Bellunese c'è un movimento d'opinione, appoggiato dall'europarlamentare

Dorfmann, che chiede il treno. La cremagliera non è una soluzione meccanica “vecchia”, visto che non richiede, fino al 12% di pendenza, di cambiare l'allestimento del treno. La si può considerare, per il treno dell'Avisio, per prendere quota dal fondovalle di Lavis verso la val di Cembra, tra l'altro riducendo i costi».

In Alto Adige c'è un'effervescenza progettuale per le ferrovie, in Trentino no.
«Purtroppo è così. A Bolzano hanno capito che il 2016, il tunnel base del Brennero, è dietro l'angolo. Ma al convegno di Predazzo sarà presentato anche il progetto di collegamento Belluno-Agordo-Alleghe. Le valli dell'Avisio avranno il fiato sul collo, se non si muovono. Confido in una presa di coscienza della politica trentina, in Provincia e negli amministratori delle valli, che non possono continuare a tacere. Serve una visione, una progettualità. Serve che la politica trentina torni a fare il suo lavoro. Pongo la domanda: di fronte ai progetti dell'Alto Adige, in Trentino cosa si intende fare?». **Do. S.**



Massimo Girardi (Transdolomites)

«Chiedo: di fronte ai progetti dell'Alto Adige, in Trentino cosa si intende fare?»