



di **Andrea Selva**  
TRENTO

«Se Bolzano sui passi dolomiti ci tiri fuori, siamo pronti ad ascoltarla» ha detto ieri, sul Trentino, l'assessore Roberto Failoni. In realtà di idee sul piatto ce ne sono una dozzina, probabilmente non rivoluzionarie ma già applicate sull'arco alpino, anche nelle province di Trento e Bolzano dove la prossima estate c'è il rischio che si fermi la sperimentazione di mobilità alternativa sul Sella.

Le 12 idee sono state raccolte (e studiate) dall'Eurac di Bolzano che nel suo studio per il passo Sella, pubblicato ormai tre anni, fa aveva dedicato un capitolo alle cosiddette buone pratiche, sperimentate nelle aree più delicate del Trentino Alto Adige, ma anche del Bellunese, Austria, Svizzera, Slovenia, Piemonte e Alpi francesi. In realtà i filoni di intervento sul traffico sono solo tre, applicati con energia e varianti diverse: introduzione del pedaggio, chiusura al traffico (o comunque numero chiuso), potenziamento e miglioramento dei mezzi pubblici.

Prendiamo il caso della val di Genova (nel cuore del parco Adamello Brenta) dove l'introduzione dei parcheggi a pagamento e l'introduzione di navette per il trasporto pubblico - come si legge nel rapporto Eurac - ha ridotto l'inquinamento del 75 per cento. Non

# Per la mobilità in quota ecco «12 buone pratiche»

L'assessore Failoni verso il dialogo con Bolzano: «Servono idee originali»  
Ma nello studio dell'Eurac (2015) ci sono già tanti esempi adottati sulle Alpi

## LE BUONE PRATICHE DELLA MOBILITÀ ALPINA (EURAC)

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Altopiano Nivolet (Gran Paradiso, Piemonte)<br/><i>Chiusura o limitazioni accesso alle auto</i></li> </ul>                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Parco naturale di Logartal (Comune di Solava, Slovenia)<br/><i>Pedaggio di accesso</i></li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Val di Genova (Parco Adamello Brenta, Trentino)<br/><i>Chiusura o limitazioni alle auto, parcheggi a pagamento</i></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Apenntälerbus (progetto di mobilità in 8 aree montane Svizzere)<br/><i>Creazione di nuove linee di trasporto pubblico</i></li> </ul>                 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Val Campo di Dentro (Parco naturale Tre Cime, Alto Adige)<br/><i>Chiusura o limitazioni alle auto</i></li> </ul>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tälerbus-Bus delle Valli (Lungau, Murau, Nockberge, Schladming e Sölk - Austria)<br/><i>Nuovo sistema di trasporto pubblico integrato</i></li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Tre Cime di Lavaredo (Auronzo, Belluno)<br/><i>Chiusura o limitazioni accesso alle auto</i></li> </ul>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bonus ambientale Zillertal (Austria)<br/><i>Pedaggio e numero chiuso per veicoli privati</i></li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Strada del passo Rombo (Val Passiria, Alto Adige-Austria)<br/><i>Pedaggio di accesso</i></li> </ul>                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Welcome Card Alta Valtellina (Valtellina, Italia)<br/><i>Chiusura o limitazioni accesso alle auto</i></li> </ul>                                     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Strada del Grossglockner (Parco nazionale Alti Tauri, Austria)<br/><i>Pedaggio di accesso</i></li> </ul>                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Altibus (Savoia, Alta Savoia, Isère, Hautes Alpes - Francia)<br/><i>Sistema informatico per il trasporto pubblico</i></li> </ul>                     |

tutte le «buone pratiche» hanno avuto gli stessi effetti sull'ambiente. Ad esempio alle Tre Cime di Lavaredo, nel Comune di Auronzo, un pedaggio salatissimo (24 euro per le auto) non ha frenato l'accesso dei mezzi a motore

che ogni anno portano 1,4 milioni di euro nelle casse pubbliche. Nemmeno il pedaggio sul passo Rombo (tra Alto Adige e Austria) ha fermato le auto che, anzi, sono aumentate per effetto degli interventi di riqualificazione dell'area.

Su queste esperienze - tutte diverse - i ricercatori dell'Eurac hanno tratto queste conclusioni: all'inizio è normale il dissenso (o comunque la diffidenza da parte della popolazione locale) che ha paura di rimetterci dal punto di vista eco-

nomico; per ottenere effetti concreti sulla riduzione del traffico bisogna creare alternative valide di trasporto pubblico mettendo in conto che sarà necessario un intervento dell'ente pubblico per far tornare i conti; è necessario un grande sforzo dal punto di vista informativo e infine bisogna che le misure introdotte siano continuative, in modo da creare meccanismi di routine nell'utilizzo dei mezzi alternativi. Un'altra certezza che emerge dal rapporto è che il pedaggio (a cui stanno pensando in valle di Fassa, sebbene con un sistema tipo "vignetta") non frena gli automobilisti. Lo sanno bene sul Grossglockner (in Austria) percorso super-frequentato nonostante le tariffe molto elevate.

Domani l'assessore Failoni ne parlerà con i colleghi della giunta provinciale di Bolzano. Il confronto potrà partire anche da qui.