



Val di Fiemme | Val di Fassa

«Perle Alpine, il perché del fallimento»

Le riflessioni di Casanova: «Da progetto di mobilità a operazione di marketing»

Il caso

Il presidente onorario di Mountain Wilderness: «Moena è tornata a chiudersi nel fortino»

MOENA Nei giorni scorsi il consiglio comunale di Moena ha votato l'addio a Perle Alpine, il progetto di turismo sostenibile cui il centro fassano aveva aderito quattordici anni fa. Moena era entrata a far parte di un ristretto numero di località delle Alpi che puntavano soprattutto a una mobilità dolce e a progetti di sostenibilità ambientale. Un progetto che, secondo l'attuale amministrazione monocolore, è di fatto venuto meno: «C'erano molte aspettative – aveva detto la vicesindaca Donei – ma nel tempo l'associazione ha perso la sua spinta iniziale». Un tentativo di rilancio, sempre secondo Donei, era poi fallito.

Da qui l'uscita, che però viene vista come un'occasione persa da Luigi Casanova, presidente di Mountain Wilderness, storica «voce» ambientalista, e a suo tempo uno dei promotori dell'ingresso di Moena nell'associazione Perle Alpine.

«Giovedì 3 luglio il Consiglio Comunale di Moena ha deliberato l'abbandono del gruppo delle Perle Alpine. Una iniziativa transfrontaliera importante – la riflessione di Casanova – maturata nella coscienza di alcuni amministratori comunali delle Alpi che non accettavano di vedere i loro paesi invasi dalle auto. Alla creazione di questa identità associativa avevo partecipato anch'io nelle funzioni di dirigente



Moena Uno scorcio del centro della val di Fassa

della Cipra Italia. Nella prima parte del percorso – continua – si sono ottenuti risultati, anche culturali, importanti. Chiusura dei centri storici al transito delle auto, potenziamento del trasporto pubblico, una programmazione della mobilità che doveva liberare gli abitati dalla morsa del traffico. Anche Moena aveva offerto il suo contributo positivo, in parte ancora oggi leggibile. Ma troppo presto queste località hanno trasformato «Le Perle» in un marchio. Ovviamente da spendere solo nel turismo e nel marketing». «Così – prosegue l'analisi del presidente di Mountain Wilderness – anno dopo anno, è andata scemando l'attenzione verso questa proposta, in quanto banalizzata. Perché l'idea delle città «Perle



Ambientalista Luigi Casanova

alpine», libere dal traffico privato, è fallita? Perché, esclusi alcuni centri della Svizzera e della Baviera, i progetti di mobilità nel medio e lungo periodo non possono chiudersi all'interno di un paese, o di un Comune. Dopo un breve entusiasmante inizio si doveva investire in progetti di mobilità alternativa su spazi allargati, Comunità di valle, meglio ancora Land. E progetti collegati alla mobilità nazionale e internazionale. Così non è stato, per pigrizia di troppi amministratori o peggio ancora perché non si sono volute cambiare le basi della mobilità turistica, nazionale e internazionale. Infatti, vedasi Olimpiadi prossime, si continua a costruire strade e si minimizzano i potenziamenti ferroviari o tramviari.

«In Fiemme e Fassa – prosegue Casanova – nel 2026 forse entrerà in funzione il progetto BRT (Bus Rapid Transit). Un'ottima occasione di investimento nel trasporto pubblico qualora il tutto venga liberato dalle inutili corsie preferenziali capaci solo di consumare territorio libero e paesaggio. Bus che partiranno con corse frequenti da Ora fino a Canazei. Ecco un esempio di perla alpina sulla quale investire: dalla ferrovia del Brennero ci si inoltra per oltre 60 chilometri fino nel cuore delle Dolomiti. Senza questa ampia visione le Perle, per come nate, erano destinate a chiudere in tempi brevi il loro percorso. Perlomeno in Italia, come Moena sta a dimostrare, non avendo investito con i colleghi amministratori di oltralpe né energie né in innovazione. E avendo pensato a un solo obiettivo: investire in marketing. Moena – l'amara conclusione di Casanova – ritorna a chiudersi nel suo fortino. Privato di visione».