

TRASPORTI

Il presidente di Transdolomites guarda alla Svizzera per evitare il collasso della mobilità

Girardi: «La ferrovia per collegare le valli trentine»

«Ora si presenta il conto per avere fatto poco o nulla nel settore strategico della mobilità. La storia è fatta di cicli ed oggi ci troviamo a confrontarci con le stesse opportunità che la ferrovia del Brennero generò nel 1867». Categorico il presidente di Transdolomites **Massimo Girardi** che fa il punto sulla situazione ferroviaria in Trentino Alto Adige e nell'arco alpino.

Con l'avvento della Prima Guerra Mondiale si interruppe il progetto che mirava, non soltanto alle connessioni dirette con la Ferrovia del Brennero, ma ad avere una rete capillare di ferrovie di montagna che, se realizzate, avrebbero servito tutta la regione dolomitica nei fondovalle ma anche nei passi dolomitici. Girardi spiega che il punto di svolta

sarà la Bbt (Galleria di Base del Brennero) che si prevede entrerà in esercizio nel 2032 riducendo fortemente i tempi di viaggio tra Berlino, Monaco, Innsbruck, Bolzano e Trento. La Commissione Europea ha inoltre approvato il progetto Starline con oltre 500 miliardi di euro di investimento per collegare con alta velocità tutte le capitali dell'Unione Europea. Il 20 maggio 2025, Transdolomites ha organizzato nella sede di rappresentanza di Euregio una conferenza sul ruolo dell'Ue per il potenziamento delle reti ferroviarie nelle aree alpine per consentirne lo sviluppo sostenibile. In quell'occasione l'Europarlamentare Herbert Dorfmann ha espresso la necessità che dalla Ferrovia del Brennero vengano realizzate nuove ferrovie di collegamento

alle valli (per il Trentino: Cembra, Fiemme e Fassa oltre al Lago del Garda). Il presidente di Transdolomites invita a riflettere sulla riattivazione delle ferrovie di valata. «Perché l'A22 con il traffico in crescita è destinata al collasso e dunque la mobilità ferroviaria, diventerà la soluzione per una transizione dalla strada alla rotaia e per sollevare il carico di traffico dell'Autostrada del Brennero. A questa emergenza si sommerà quella post Olimpiadi invernali che, avendo una visibilità mondiale, porteranno ad un aumento dei turisti.»

Girardi sottolinea: «Per troppo tempo si è ostacolato il ritorno della ferrovia sbandierando in modo superficiale la questione dei costi di costruzione e gestione. Bisognerebbe seguire l'inse-

gnamento della Svizzera con la sua economia del turismo di qualità, già ben avviata proprio grazie alla capillare rete di ferrovie di montagna oggi ultracentenarie. Con l'automobile divenuta un bene di massa, il sistema ferroviario precedente è stato dismesso e sostituito con una rete di strade che raggiunge ogni località isolata. Ora paghiamo il prezzo di questa scelta, con le valli dolomitiche paralizzate dal traffico». Girardi conclude: «Con colpevole ritardo abbiamo maturato l'urgente consapevolezza di dover agire per ridurre il numero di automobili sulle strade. Abbiamo nuovamente bisogno della ferrovia, per una questione climatica (le auto sono troppe) e perché questa ci permette di gestire i flussi turistici».

L.M.



Un treno fra i monti, l'obiettivo di Transdolomites