

Parco naturale | Il progetto

L'opposizione

I grillini attaccano «Occorre trasparenza, studio inutile»

BOLZANO «Quando si decide di intervenire con opere invasive sul territorio, trasparenza e condivisione con i cittadini dovrebbero essere ovvi automatismi nell'agire degli amministratori pubblici. Il meccanismo invece funziona diversamente, in modo contorto». Inizia così una presa di posizione del movimento Cinquestelle altoatesino.

Secondo i grillini «una previsione di legge destina dei fondi pubblici in un capitolo di spesa in particolare (in questo caso il Fondo per i Comuni confinanti) e non importa cercare di capire le vere priorità del territorio: i soldi ci sono, spendiamoli. Ed ecco quindi proposte dalla dubbia priorità come quella del traforo dello Stelvio». Il movimento Cinque stelle osserva quindi che «per restare nel campo della mobilità, non ci sono i soldi per la circoscrizione ferroviaria di Bolzano oppure si scarta l'ipotesi della realizzazione del terzo binario ferroviario per l'avvio di un servizio metropolitano tra il capoluogo e la Bassa Atesina, ma pare ci siano risorse per un tunnel che colleghi la Valtellina e la Venosta. A che pro? La giunta non sa neanche indicare con certezza se si tratta di un tunnel ferroviario o stradale... (in realtà nel protocollo è indicato espressamente un tunnel stradale, ndr). «Intanto — concludono i grillini — sono stati stanziati un paio di milioni di euro per uno studio che valuti il rapporto costi benefici del tunnel, ma di quale tipo di opera stiamo parlando? E prima di spendere una cifra tanto ingente per uno studio, non sarebbe il caso di avvalersi di pareri tecnici preliminari meno dispendiosi per capire semplicemente se vale la pena realizzare l'infrastruttura in questione? Ricordiamo che un primo studio di fattibilità per un tunnel stradale commissionato dal Comune di Bormio nel 2001 era costato 70 milioni di vecchie lire. E si finì per lasciarlo in un cassetto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Theiner: «Vogliamo solo una **galleria ferroviaria**». Ma a Bormio i treni non arrivano. Nel **piano mobilità** lombardo invece è previsto un collegamento aperto tutto l'anno

Tunnel stradale dello Stelvio

La giunta provinciale frena



Contrari



Sia l'assessore all'ambiente Richard Theiner, sia il consigliere verde Riccardo Dello Sbarba dicono no al tunnel stradale dello Stelvio

BOLZANO Un sì che però è, fondamentalmente, anche un no. La giunta provinciale martedì ha approvato il protocollo per la valorizzazione dello Stelvio «ma abbiamo specificato che siamo favorevoli a un tunnel, ma solo con un collegamento ferroviario», chiarisce l'assessore all'ambiente Richard Theiner. Il punto è che a Bormio non arriva nessun treno e la stazione più vicina è a 38 chilometri. Per questo nel protocollo approvato il 21 maggio scorso dalla giunta regionale lombarda si parlava espressamente e a più riprese di un tunnel stradale. E se ne parlava come di un'opera fondamentale, non come di un accessorio. Il tunnel è del resto previsto come opera da «approfondire» pure nel piano trasporti della Lombardia (lo ha documentato nei giorni scorsi il verde Riccardo

Dello Sbarba). Per questo il sì condizionato al protocollo potrebbe anche essere letto come un no. E la prossima settimana è prevista la firma tra Maroni e Kompatscher.

Il testo della delibera così come è stato approvato ieri — proprio a causa delle modifiche — era l'unico non presente nel sito della giunta, per cui non è possibile avere i termini esatti della modifica. «Abbiamo approvato protocollo di intesa per valorizzazione dell'area dello Stelvio — dice Theiner — e per quanto riguarda il

Il documento

La giunta ha approvato il protocollo stralciando una delle parti più importanti

traforo abbiamo specificato che anche noi siamo per un collegamento percorribile in ogni periodo dell'anno, ma solo ferroviario». Ma come è possibile un collegamento ferroviario se a Bormio il treno non arriva e non è nemmeno previsto che vi arrivi? «Secondo me — aggiunge l'assessore — quello che è importante è iniziare a fare dei pensieri su come migliorare i collegamenti e su come valorizzare lo Stelvio. Bisogna studiare attentamente la questione. Noi prevediamo che i successivi provvedimenti debbano portare ad un miglioramento della qualità ambientale della zona e quindi non è possibile fare un collegamento stradale. Si può anche immaginare di fare un treno solo per il parco». Ma la val Venosta, che è la zona turisticamente sviluppata dell'Alto Adige non sareb-

Barriera

L'attuale collegamento stradale del Passo dello Stelvio viene definito nei documenti della Lombardia una vera barriera, anche in virtù del fatto che il transito rimane chiuso per diversi mesi durante l'inverno. Per questo nel protocollo di intesa era all'inizio previsto un tunnel stradale, che creava timori in Venosta

be favorevole a una nuova arteria stradale che potrebbe avvicinare i turisti lombardi, o prevalgono i timori per traffico. «L'Svp della Venosta — chiarisce Theiner, che è di Laces — si è espressa all'unanimità per il collegamento ferroviario e basta. Saranno i colleghi lombardi a dover pensare a come collegare Bormio con una eventuale struttura ferroviaria». «L'importante — aggiunge l'assessore alla mobilità Florian Mussner — è pensare come aumentare gli scambi tra le due comunità. E un collegamento ferroviario può essere interessante».

Rimane il fatto che la Valtellina oggi è collegata con Milano attraverso una linea ferroviaria che si ferma però a Tirano (tempo di percorrenza: 2 ore e 30), a 38 chilometri da Bormio. L'unico collegamento ferroviario su cui si è ragionato a lungo è con Edölo, in val Camonica. «Lo Stelvio — si legge nel protocollo — che rappresenta un emblema per il territorio lombardo e per quello altoatesino sia in termini sportivi che di qualità ambientale, è oggi soprattutto una barriera tra i territori stessi ma può rappresentare una importante opportunità di sviluppo; si ritiene pertanto fondamentale il rafforzamento della collaborazione tra la Provincia e, in prospettiva, anche con la Val Münstair, anche al fine di realizzare un collegamento permanente e percorribile in ogni periodo dell'anno tra questi territori. Nella scheda descrittiva allegata al protocollo si parla espressamente di un tunnel stradale.

«La delibera non c'è — osserva Dello Sbarba — bisogna vedere se la scheda tecnica allegata è stata approvata come la voleva la Lombardia. Nel piano mobilità l'opera appare nella sezione rete stradale e non in quella ferroviaria». Bisogna anche vedere se alla Lombardia il nuovo protocollo sta bene lo stesso.

Fabio Gobatto

© RIPRODUZIONE RISERVATA