

## MOBILITÀ

L'annuncio a Pedavena, nel confronto sul Ring della Dolomiti. Un collegamento diretto integrato con il nuovo tunnel stradale della Valdastico Nord da Caldonazzo

Il tracciato storico riservato ad uso turistico per la zona laghi dell'Alta Valsugana. Fu l'ingegner Baccega, a inizio anni Duemila, a proporre un nuovo tracciato

# Nuova Valsugana in galleria da sud

## L'assessore Gilmozzi lancia il progetto del raddoppio della linea ferroviaria

Non è il raddoppio della ferrovia della Valsugana ipotizzato ad inizio anni Duemila, progetto oggi confinato agli archivi. Ma pur sempre di un tratto di nuova ferrovia della Valsugana si tratterebbe. L'assessore alle Infrastrutture e ai trasporti della Provincia di Trento, **Mauro Gilmozzi**, ha lanciato la proposta sabato scorso a Pedavena, intervenendo al dibattito «Verso Nord, quali collegamenti strategici per Belluno e l'area della Dolomiti?», promosso dal Bard, il movimento Belluno autonoma regione Dolomiti. Un confronto a più voci, tra Gilmozzi, il sociologo **Diego Cason**, **Alessandro De Nardi** dell'Associazione TreniBelluno, l'eurodeputato **Herbert Dorfmann**, **Massimo Girardi** di Transdolomites, **Andrea Bona** vicepresidente del Bard.

Su tutti, il progetto del Ring delle Dolomiti, con il nuovo collegamento ferroviario tra Primolano-Feltre, il raccordo con Calalzo e Cortina, da qui il ripristino dei binari fino a Dobbiaco per l'innesto sulla Pusteria e la chiusura dell'anello attraverso Bressanone, Bolzano e Trento. È in questo contesto, di cui si parla da anni e che vede alleate la Regione Veneto e le Province di Trento e Bolzano, che Gilmozzi, a sorpresa, a Pedavena ha parlato di raddoppio della ferrovia della Valsugana. Di cosa si tratterebbe, per la linea che attende - anche di questo si parla da anni, da decenni - la elettrificazione? L'idea coltivata negli uffici della Provincia è quella che, con linguaggio poco tecnico, si potrebbe definire l'approccio del «Visto che». Visto che, nella riprogettazione della Valdastico Nord, declassata da autostrada a superstrada o a chissà che altro, si ipotizza un collegamento

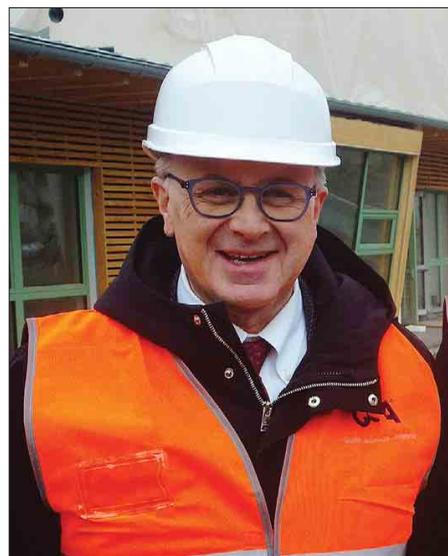


diretto in tunnel tra l'Alta Valsugana (zona Caldonazzo-valle del Centa) con Trento sud, perché non inflarci anche la ferrovia? In questo contesto, ha spiegato Gilmozzi a Pedavena, si potrebbe riservare l'attuale tracciato storico della ferrovia ad uso turistico per la zona Laghi, in collegamento con l'anello attorno alle Dolomiti. Di più, l'assessore non ha aggiunto. Quanto c'è di sostanza, cioè quanto la soluzione sia percorribile, e non sia solo un modo per

nobilizzare con il ferro l'indigeribile tracciato stradale della Valdastico Nord nuova versione, è tutto da verificare. Anche in termini di analisi trasportistica, perché, se da una parte si velocizzerebbe l'accesso in treno al capoluogo, dall'altra sarebbe «tagliata fuori» Pergine, la terza città del Trentino, con un bacino di utenza rilevante. Ad inizio anni Duemila, fu l'ingegner **Alberto Baccega**, del Comitato di ammodernamento della ferrovia della Valsugana, a pre-

sentare un progetto che prevedeva anche l'utilizzo della tratta per il trasporto merci. Baccega proponeva, per le merci, un collegamento diretto San Michele all'Adige-Pergine per risolvere il problema delle pendenze, conservando la linea attuale da Trento per i passeggeri. Quindi, il raddoppio della linea da Pergine a Roncegno e un ulteriore raddoppio da Grigno a Cismone del Grappa. Baccega aveva fatto i conti: 500 milioni di costo, la metà della Val-

distico Nord. Non se ne fece nulla, mentre di nuova strada si continua a parlare. L'alta proposta, più recente, è arrivata dai progettisti di Campomarzio, che suggeriscono un nuovo bypass ferroviario della Valsugana da Trento nord, per trasformare il tortuoso tracciato cittadino attuale (arcate di Trento Sud, Villazano e Povo) in tramvia. Intanto, Gilmozzi rilancia l'innesto da sud. E la «vecchia» Valsugana continua ad essere quella di sempre. **Do. S.**



L'assessore Mauro Gilmozzi. A fianco, i binari a Caldonazzo (f. Zoppello)

**Intervista** | Massimo Girardi (Transdolomites): «Se la Provincia ci crede, cominci a progettare e investire»

## Ferrovie: «È il tempo delle scelte»

**DOMENICO SARTORI**

d.sartori@ladige.it

«In materia di mobilità ferroviaria, è il tempo delle scelte e della concretezza. Siamo arrivati al dunque: occorre passare dagli annunci ai fatti, cominciando a progettare e, contemporaneamente, a ricercare i finanziamenti». **Massimo Girardi**, presidente di Transdolomites, ha in mano i giornali altoatesini, che presentano i progetti di metrobús e tramvia di Bolzano, in accordo tra Comune e Provincia. «Li» dice «c'è una scelta strategica chiara». **Girardi, non è convinto di come la Provincia di Trento si sta muovendo?**

«C'è poco o niente di concreto. Ho l'impressione che, non solo in Provincia, non si abbia piena consapevolezza del momento che viviamo».

**Valle a dire?**

«Con il tunnel del Brennero, la nuova ferrovia, le circoscrizioni di accesso ci saranno cambiamenti di una portata enorme. Come a fine 800».

**Cosa c'entra?**

«Abbiamo scarsa memoria storica. Dopo la realizzazione della prima ferrovia tra Verona e Innsbruck, dall'inaugurazione del 1867 alla Grande Guerra ci fu una lunga serie di realizzazioni di infrastrutture, dal Tirolo al Trentino, lungo l'asse del Brennero: ferrovie per le valli, funivie, cremagliere: la ferrovia del Garda, la Valsugana, la Trento-Malé, la Ora-Fredazzo, il progetto, bloccato dall'evento bellico, della Lavis-Moena. Oggi, quel contesto, in cui c'era una consapevolezza transnazionale per collegare l'Engadina a Venezia, si ripropone con priorità nuove».

**Quali?**

«I grandi flussi turistici da intercettare e governare, l'inquinamento, il consumo del suolo, i problemi ambientali causati dalla mobilità privata in auto».

**Qualcosa la Provincia sta facendo, anche in ambito Euregio.**

«Vero. Ma non basta. Gli investimenti sono ancora soprattutto in strade, come la Loppio-Busa. Oggi, il 10% dei turisti che arriva a Trento e Bolzano usa il treno: dopo l'apertura del tunnel del Brennero, la previsione è che saranno il 30-40%. Dal Garda alle Dolomiti servono nuovi collegamenti ferroviari».

**Con la Regione Veneto, c'è il progetto del Ring delle Dolomiti...**

«Un punto di partenza. Il cuore

### “BRENNERO

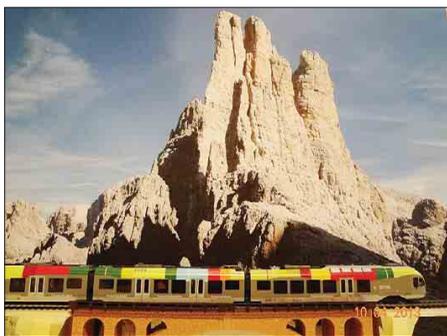
Con l'apertura del tunnel del Brennero, dal Garda alle Dolomiti servono nuovi collegamenti

Massimo Girardi

turistico delle Dolomiti resta però esiguo. Invece, serve collegarlo con i fondovalle».

**Cosa andrebbe quindi fatto?**  
«Non è credibile sperare che una Giunta provinciale in scadenza si metta a posare binari. Potrebbe però cominciare a progettare e lavorare sui finanziamenti...».

**Il «chi paga» è una questione ineludibile.**  
«Certo, e non c'è tempo da perdere. Tra il 2018 e il 2019, sa-



Il plastico del modellista Andrea Frigo dedicato alla ferrovia dell'Avisio

ranno definiti i nuovi fondi Fesr dell'Europa per la mobilità e le infrastrutture ferroviarie. Va fatto un lavoro di squadra a livello di Euregio, con idee chiare, secondo le indicazioni uscite dal summit dello scorso agosto ad Alpbach. Intanto, però, una Provincia con oltre 4 miliardi a bilancio, potrebbe cominciare ad accantonare 200 milioni all'anno per le ferrovie. Lo diceva anche l'assessore **Alberto Facher**: invece che puntare su nuove strade, a bilancio costante, le risorse si possono trovare. L'assessore Gilmozzi dice che non possiamo più ragionare con la mentalità del secolo scorso: le scelte politiche siano conseguenti. Provincia e Comune di Bolzano hanno scelto di investire esclusivamente sulla mobilità pubblica».

**Lei vive e lavora in val di Fassa: qual è la situazione?**

«Ci sono una quarantina di aziende alberghiere in vendita. Al di là dei dati positivi su arrivi e presenze, ci sono due problemi per l'economia turistica: la redditività e le stagioni corte. Una infrastruttura ferroviaria, destagionalizzando l'offerta, va verso l'obiettivo turismo 365 giorni l'anno. Per questo anche le Olimpiadi invernali 2026 o 2030 sarebbero un'occasione irripetibile, se legate alla realizzazione della ferrovia. Come i Mondiali di sci nordico che portano la strada di Fondovalle in Fiemme: Con la differenza che le Olimpiadi avrebbe un impatto maggiore. In valle, invece, il Comune generale pensa ad una funicolare tra Moena e Canazei. Un errore. Una risposta parziale, non definitiva, al problema della mobilità locale e al collegamento con le reti nazionali e internazionali».



Massimo Girardi, presidente di Transdolomites