

Trasporti

L'idea



● Il Passo dello Stelvio collega Alto Adige e Lombardia

● Posto a 2.758 metri è il valico più alto d'Italia

● Dal 1922 si ipotizza una galleria per agevolare il transito

● Ora si profila la proposta di caricare le auto su un treno speciale che attraversi l'ipotetico tunnel

● Perplesso è iKarl Bernhart, sindaco di Prato allo Stelvio (prima foto in alto), timoroso che il traffico possa intasare il paese

● Idea ok per il leader degli albergatori, Manfred Pinzger, (seconda foto) convinto che il turismo ne trarrebbe beneficio

● Prudente l'assessora provinciale Maria Magdalena Kuenzer che spiega l'ipotesi sia ancora embrionale



Stelvio, il traforo che divide la valle Pressing dell'Hgv, i sindaci frenano

Allo studio un tunnel per treni che trasportano auto. Kuenzer: sono solo ipotesi

BOLZANO Quello del tunnel sotto lo Stelvio è un argomento che ciclicamente torna in auge. I primi studi di fattibilità risalgono addirittura al 1922 quando si ipotizzava una galleria per la ferrovia Tirano, Bormio e la Val Venosta. Oggi la cosa pare trovare maggior concretezza, specialmente dopo che la Provincia di Bolzano e la Regione Lombardia hanno siglato il protocollo d'intesa per lo sviluppo dell'area del Passo dello Stelvio. Anche se non si è parlato formalmente del traforo il progetto avanza lentamente. A dicembre 2017 fu presentato lo studio di prefattibilità di un tunnel tra la Valtellina e la Val Venosta (con sbocco a Stelvio se di tipo stradale altri-

menti a Malles se ferroviario): un'opera gigantesca, con 13 possibili varianti (sette stradali, sei su rotaia), tratti in galleria naturale lunghi da 10 a 15 chilometri, una durata lavori ultradecennale, una spesa che andava dai 600 milioni di euro per la variante stradale più economica al miliardo e quattrocento milioni per l'opzione ferroviaria più costosa, un costo di manutenzione annuo variabile tra i 4,2 milioni della strada e i 5,8 milioni della ferrovia.

La Provincia continua a specificare che si sta ragionando solamente su un tunnel ferroviario ma le organizzazioni ambientaliste sono sul piede di guerra. Specialmente dopo

La parola

TRENO+AUTO

Il «Treno+Auto» è un sistema di trasporto intermodale attivato dalla compagnia ferroviaria svizzera BLS sul passo del Sempione. Le automobili vengono caricate su un particolare treno navetta che collega la stazione di Trasquera-Iselle, in Val d'Ossola, con quella di Briga, in Svizzera. La linea raccoglie flussi notevoli commerciali e turistici.

che ha preso corpo l'idea di un treno che trasporti le auto. Perplesso che vengono condivise anche da diversi sindaci.

«Per noi sarebbe un disastro — dice senza mezzi termini il primo cittadino di Prato allo Stelvio Karl Bernhart —. Specialmente se, come è previsto da uno dei progetti, il tunnel avesse lo sbocco a Trafoi. Questo significherebbe che tutto il traffico poi passerebbe per il nostro paese. Mancano le infrastrutture all'uscita dove si riverserebbero tutte le macchine trasportate dal sistema treno+auto che si andrebbero ad aggiungere a quelle che viaggiano sulla Statale sia in direzione di Malles che verso Merano. La strada sarebbe peren-

Intermodalità

L'obiettivo è unire il traffico su gomma a quello su rotaia per agevolare il transito sullo Stelvio, con ridotto impatto ambientale

nemente intasata. Molto meglio e vantaggioso per tutta l'Alta Venosta — sostiene Bernhart — sarebbe il collegamento ferroviario puro. Solo passeggeri e quindi turisti che arrivano da noi, senza portare inquinamento». Ma il sindaco di Prato allo Stelvio pensa anche ad altre soluzioni: «Si parla da tempo anche del collegamento ferroviario verso la Svizzera e Zurigo, attraverso la valle di Tubre e questo sarebbe un progetto di minore impatto e che risolverebbe molto bene i collegamenti verso la nostra zona. Comunque — conclude Bernhart — i sindaci dell'Alta Venosta già tre anni fa si sono espressi negativamente sul tunnel dello Stelvio. Non credo che l'indagine socio economica che è stata avviata darà riscontri a favore».

Gli albergatori invece la pensano diversamente e l'Hgv pone il tema della raggiungibilità. «Avere un collegamento diretto con la Lombardia — commenta Manfred Pinzger ex senatore e presidente dell'Hgv — sarebbe turisticamente importante per la valle. Naturalmente parlo del collegamento ferroviario treno+auto e non di altre soluzioni che difficilmente troverebbero la condivisione della popolazione, perché comprometterebbero la qualità della vita dell'intera zona. Per il turismo — prosegue Pinzger — la raggiungibilità è un fattore dirimente e quindi ben venga un collegamento di questo tipo». Pinzger non ritiene che il carico veicolare un problema «La ferrovia potrebbe però portare vantaggi all'economia locale e in prospettiva far conoscere turisticamente meglio la Venosta come ha già ampiamente dimostrato la ferrovia Merano-Malles». L'assessora all'Urbanistica Maria Magdalena Hochgruber Kuenzer, competente per il parco, prova a rassicurare tutti. «Con la Lombardia non abbiamo ancora parlato del traforo perché si tratta di un'opera troppo grande. Al momento dobbiamo pensare alle cose urgenti che da realizzare in tempi brevi».

**Enzo Coco
Paolo Florio**

© RIPRODUZIONE RISERVATA