

Dolomiti

di Marika Giovannini

TRENTO L'obiettivo è fissato nelle primissime pagine del documento: ridurre del 55% la mobilità tradizionale (auto, logistica e moto) sui passi dolomiti e nei paesi attorno al gruppo del Sella. «Liberando» dalla congestione del traffico almeno 100 chilometri di strade di montagna e spostando su mezzi sostenibili 382.000 passaggi quotidiani che oggi si effettuano in auto, attraverso l'istituzione di ztl ambientali, parcheggi a valle, piste ciclabili, limiti di velocità stringenti e ticket agevolati per chi sale in quota in funivia. Ma la prospettiva non è a breve termine: il «Piano di mobilità sostenibile dei passi dolomiti» — meglio, l'«idea di progetto» fissata dai territori interessati — guarda infatti al 2030. Con l'estate in arrivo che, come ha già sottolineato il presidente della Fondazione Dolomiti Unesco Mario Tonina, non vedrà mettere in atto misure di contenimento del traffico.

La visione, in ogni caso, è tracciata. «Sottobanco», denunciano gli ambientalisti. Ma già messa nero su bianco in un documento che porta la firma, in premessa, degli assessori veneti Elisa De Berti e Federico Caner, degli assessori di Trento e Bolzano Roberto Falloni e Daniel Alfreider e dei sindaci di Corvara, Livinallongo, Canazei e Selva di Val Gardena Robert Rottonara, Leandro Grones, Giovanni Bernard e Rolando Demetz. «Il piano nasce per mettere al centro del sistema di mobilità non tanto i veicoli quanto le persone» scrivono gli assessori. Con i sindaci che spingono sulla «transizione dall'auto privata a modalità di trasporto più pulite ed efficienti»: «A trarre vantaggio da questo cambiamento — assicurano — saranno innanzitutto gli abitanti e l'economia».

Il punto di partenza del piano è «l'ecosistema sensibile» delle Dolomiti, sul quale il turismo ha un impatto evidente: i passaggi giornalieri di auto, moto, camper e mezzi di trasporto pubblico registrati ad agosto 2020 erano 4.400, ai quali si aggiungono gli spostamenti in bici (i dati vengono rilevati attraverso 24 telecamere dislocate in 12 stazioni di monitoraggio). «Questa congestione — si legge nel piano — non solo rappresenta una minaccia per il delicato ecosistema del gruppo del Sella, ma impatta anche negativamente sulla qualità della vita della popolazione



Passi auto-free, ecco il piano: parcheggi, ztl, stop ai rally e ticket agevolati per le funivie

Obiettivo: 382.000 passaggi in meno. Ma la visione è al 2030

locale». Con differenze tra passi per quanto riguarda il tipo di spostamenti: se infatti il Gardena registra una netta prevalenza di traffico locale, il Pordoi viene attraversato invece soprattutto da turisti.

Sulla base del quadro disegnato attraverso i dati, il piano tratteggia le misure da applicare. Partendo dalla «tutela del clima e dell'ambiente». In agenda, in questo campo, si prevede in particolare l'istituzione di una «ztl ambientale nei mesi estivi di maggior traffico con accesso solo al trasporto pubblico, ai ciclisti e ai veicoli a emissione zero», consentendo il trasporto merci solo

Primavera e autunno
Prevista l'istituzione di pedaggi: le risorse saranno usate per ciclabili e musei

prima delle 9 e dopo le 17 in un'ottica carbon free. Ma si pensa anche a pedaggi nei mesi primaverili e autunnali di minor traffico. «I pedaggi — chiarisce il piano — consentono di ottenere un finanziamento che può essere impiegato per il miglioramento delle strade dei passi, per creare la corsia per i ciclisti e per la riqualificazione dei passi con strutture museali e di accoglienza».

Ci sono poi le misure legate alla mobilità sostenibile. Che prevedono in primo luogo l'imposizione di limiti di velocità di 40 chilometri orari sui passi e di 30 chilometri orari nei paesi attorno al Sella. Limiti, si preci-

Trasporto pubblico
Il sistema prevede autobus on demand ma anche corse ogni venti minuti

sa, «controllati tramite safety tutor o autovelox». Ancora, durante i mesi di ztl, stop a raduni di macchine e di rally sui passi. Con l'organizzazione, invece, di «giornate riservate ai veicoli a emissioni zero, alle bici, nonché a temi specifici come storia, cultura, gastronomia e sport» e la promozione di «itinerari panoramici in quota, storico-culturali, geologici, sportivi e di gastronomia tipica accessibili solo attraverso forme di mobilità attiva, elettrica o mezzi pubblici».

E i mezzi pubblici sono al centro anche del capitolo «accessibilità», con l'obiettivo di creare un sistema competitivo di collegamenti dalle città ai passi (attraverso l'uso di veicoli a emissioni zero), corse ogni 20 minuti nei paesi e autobus on demand. Stop quindi ai parcheggi selvaggi in quota, con la creazione di aree di interscambio a valle e con la promozione di un biglietto unico agevolato

per incentivare l'uso degli impianti di risalita. Spazio infine alle bici, con corsie riservate sui passi e colonnine per la ricarica delle e-bike.

Ma tutte queste misure vanno comunicate. E il piano punta a campagne in grado di «mitigare gli effetti negativi che accompagnano l'attuazione delle misure», creando una pagina web e una app per rendere reperibili le informazioni.

«Le opportunità del piano — è la conclusione degli esperti — se guidate in modo coerente, continuativo e condiviso potranno gettare le basi per rendere il territorio una best practice a livello internazionale. Le lezioni evinte da questa esperienza potranno infatti fornire preziose indicazioni per esportare il modello e assicurare che i successi ottenuti a livello locale abbiano un impatto positivo anche su altre realtà e mobilità delle nostre regioni e oltre».