

## COMUNICATO STAMPA

### **Pinzolo-Campiglio, si continua ad insistere sul collegamento “sbagliato”**

Le dichiarazioni rilasciate alla stampa dal Sindaco di Pinzolo, William Bonomi, in merito al collegamento Pinzolo-Campiglio successivamente alle nuove denunce presentate dalle associazioni ambientaliste meritano alcuni commenti.

Innanzitutto il Sindaco ha confermato lo stop all'iter della Valutazione d'impatto ambientale. A mio avviso questa è l'ennesima dimostrazione di come il progetto sia stato fatto male! Quattro anni fa, quando venne presentato in pompa magna il primo progetto, io mi permisi di evidenziare come una simile proposta non potesse stare in piedi – dal punto di vista legale, economico ed ambientale – suggerendo di cambiare il progetto. Venni irriso ed offeso. Tre anni dopo il progetto è stato rifatto (tre anni persi, in tutti i sensi) ed una sentenza diciamo non del tutto convincente del TAR di Trento ha “salvato” le opere nel frattempo realizzate sul Gual in assenza di una valutazione d'incidenza complessiva del collegamento, come richiesta dalle direttive comunitarie. Ma anche il nuovo progetto non può reggere, poiché arrecherebbe danni spaventosi all'ambiente ed al paesaggio, nascondendo dietro ad una presunta “mobilità alternativa” un progetto di potenziamento di piste ed impianti! Desidero ancora una volta confermare il mio personale favore ad un collegamento tra Pinzolo/Carisolo-Sant'Antonio di Mavignola-Madonna di Campiglio che sia veramente alternativo all'utilizzo prevalente dell'auto privata. Ma Comune e Provincia si sono arroccati su un'ipotesi progettuale che, ancora una volta, disattende quelli che sono i criteri minimi perché l'opera possa essere considerata “mobilità alternativa” e dunque iniziativa di pubblico interesse pagata dai cittadini.

Se il Sindaco di Pinzolo è in buona fede – e sinceramente voglio credere che lo sia – si ripassi il significato dei termini “mobilità alternativa”, guardando alle migliori esperienze attuate in questo campo dalla Francia all'Austria, dalla Svizzera alla Germania.

E' infatti un'offesa all'intelligenza delle persone ipotizzare che un turista qualunque, od un lavoratore pendolare, od una famiglia di turisti con bambini o anziani che non sciano, per salire a Madonna di Campiglio debbano fare il “giro dell'oca”, salire sul Doss, poi sul Gual, poi scendere a Plaza, poi risalire al Colarin.... Non siamo nati ieri! Se vogliamo la mobilità alternativa quasi interamente pagata con i soldi dei cittadini trentini tramite le casse della Provincia (con finanziamento diretto all'impresa realizzatrice; con contributo del 95% a fondo perduto ai Comuni che sono nel capitale della società impiantista; con intervento nel capitale sociale della società impiantista di Trentino Sviluppo Spa, società giuridicamente privata ma controllata al 98% dalla Provincia; con intervento diretto del 100% su alcune opere fondamentali del collegamento, come ad esempio i parcheggi di attestamento!) mobilità alternativa sia! Cioè un impianto da Tulot a Colarin, passando per Mavignola, senza “sfregiare” con piloni e cavi il nodo di Plaza ed i masi di Fogajard custodi della più entusiasmante vista del Brenta, minimizzando gli impatti ambientali (che in ogni caso ci saranno, purtroppo). Non ha alcun senso violare Plaza, massacrare il versante di Cavadoss, attraversare i masi di Fogajard.

Bonomi ha ragione nel ritenere che il turismo sarà anche per il futuro l'asse portante dell'economia rendense e che con le ciaspole non si fa il giro di affari dello sci alpino. E pure quando afferma che un impianto in più non stravolge l'ambiente e può anche essere dimesso con un danno relativamente modesto. Ma sbaglia nel dichiarare il suo impegno per la tutela della Natura quando vuole portare impianti (per ora) e piste (in futuro) a Plaza. Se ama la Natura salvi Plaza e Fogajard, altrimenti abbia la bontà di restare in silenzio, fa più bella figura. Dai tempi di Righi e degli scritti di Freshfield e Payer, Campiglio è sempre stata rinomata per la bellezza del paesaggio e dell'ambiente: è questo il suo capitale, che se danneggiato ulteriormente rischia di non poter più produrre interessi anche in futuro.

Il fatto che la strada attuale per la Val Brenta possa essere chiusa è irrilevante: quando Bonomi non sarà più sindaco, quando qualcun altro cambierà le norme del Parco, quando gli appetiti immobiliari

attorno a Mavignola diverranno troppo forti, salterà la “stanga” con tutto quello che ne consegue. Non è un processo alle intenzioni, bensì l’ovvia constatazione risultante dall’esperienza. L’esperienza che insegna che là dove vengono costruiti impianti sorgono tutta una serie di immobili e di opere accessorie, più o meno impattanti, quelli sì non più reversibili.

La Provincia ha ancora la possibilità di correggere l’impostazione fin qui errata; lo faccia finché è in tempo e lavori con il Comune per un collegamento che sia finalmente utile all’intera comunità della Rendena (e del Trentino), fruibile tutto l’anno anche in orari e condizioni che agevolino i lavoratori pendolari, facendo diventare il nuovo impianto un’attrattiva in sé oltre che uno strumento di reale gestione alternativa degli accessi all’alta valle.

E colga l’occasione del Progetto Metroland per valutare – come propongo in una mozione presentata in Consiglio provinciale – la fattibilità di un prolungamento del corridoio ferroviario Rovereto-Arco-Tione fino a Pinzolo e, perché no, fino a Campiglio (proseguendo magari verso Dimaro e connettendosi con la Trento-Malé). Questa sì potrebbe essere una grande sfida per il turismo dei prossimi 30-50 anni: raggiungere Pinzolo e Madonna di Campiglio, da tutta Europa, con un mezzo di trasporto più ecologico come il treno. Un treno sul modello svizzero, che possa seguire il tracciato meno impattante sull’ambiente e sul paesaggio (con tratti in galleria nei luoghi più delicati) e che possa soddisfare tutte le esigenze di mobilità che saranno chieste per riqualificare il turismo, settore portante dell’economia locale.

Cons. prov. dott. Roberto Bombarda

Trento/Bleggio 31 marzo 2008