



dachverband
für natur- und
umweltschutz
in südtirol e.o.
CIPRA SÜDTIROL



Heimatpflegeverband
SÜDTIROL
Verein zur Förderung des Gemeinwesens



Initiativgruppe
Olang Rasen
Antholz

PPP **PLATTFORM PRO PUSTER TAL**
Piattaforma Pro Pusteria
CIPRA PREISTRÄGER 2005 - ZUKUNFT IN DEN ALPEN

Infrastrutture viarie previste in Val Pusteria con i fondi olimpici "Stiamo creando un paese da cui allontanarsi, non in cui restare".

I fondi per le Olimpiadi del 2026 hanno dato il via a numerosi progetti di infrastrutture di trasporto in Val Pusteria: la gradita costruzione della variante ferroviaria della Val di Riga, ma soprattutto progetti di costruzioni stradali come la circonvallazione di Perca, gli incroci di Valdaora e Rasun/Anterselva e i progetti di Dobbiaco e San Candido, che per le loro dimensioni andranno ad aumentare il traffico di transito in Val Pusteria. Con questi progetti, "stiamo creando un paese da cui allontanarsi e non in cui rimanere", ha dichiarato il famoso esperto in pianificazione di trasporti Hermann Knoflacher in una conferenza stampa tenutasi oggi a Bolzano.

Dopo aver presentato ieri a Dobbiaco il suo nuovo libro "Virus Auto 4.0 - Lebensraum für Mensch und Natur in Stadt und Land", Hermann Knoflacher ha esaminato oggi i progetti di infrastrutture stradali previsti lungo la strada della Val Pusteria, in una conferenza stampa a Bolzano su invito di Heimatpflegeverband Südtirol, Federazione Ambientalisti Alto Adige, Initiativgruppe Olang-Rasen Antholz, Umweltring Pustertal e Plattform pro Pustertal. Secondo l'esperto di trasporti viennese, grandi eventi come le Olimpiadi invernali richiedono misure temporanee nel sistema dei trasporti, che devono escludere conseguenze negative. La soluzione va trovata quindi in una gestione del traffico che coinvolga tutte le modalità di trasporto in linea con gli obiettivi climatici, la tutela del paesaggio e della natura e la prevenzione di conseguenze indesiderate per la popolazione e l'economia locale.

Opportunità Olimpiadi

Le Olimpiadi offrono l'opportunità di utilizzare i fondi messi a disposizione per avviare un cambiamento sostenibile nella scelta delle modalità di trasporto a favore del trasporto pubblico, dei pedoni e dei ciclisti. Tuttavia, i fondi dovrebbero essere utilizzati per una riorganizzazione esemplare del traffico nei comuni e non per aumentare e promuovere il modo di trasporto più svantaggioso attraverso il potenziamento stradale. Dopo tutto, la sfida olimpica non riguarda solo lo sport, ma molto di più l'attuazione di misure efficaci per raggiungere gli obiettivi climatici.

I progetti previsti sono un'occasione mancata

L'ampliamento a due piani dello svincolo di Valdaora, l'ampliamento dello svincolo di Rasun/Anterselva, l'ampliamento a tre corsie tra Chienes e San Lorenzo e i grandi progetti di San Candido e Dobbiaco, nonché le circonvallazioni di Chienes e Perca, progettati per massimizzare la capacità e la velocità dei veicoli in transito, otterranno soprattutto un risultato: l'auto diventerà ancora più attraente come mezzo di trasporto e quindi sarà inevitabile un aumento del trasporto privato motorizzato. Secondo Knoflacher i progetti non solo sono contraddittori con gli obiettivi climatici, ma danneggiano anche l'aspetto paesaggistico dei comuni interessati, aumentando in

modo significativo i problemi legati al traffico e ambientali in questa valle dell'Alto Adige. I concetti di pianificazione su cui si basano i progetti sono ormai superati perché ignorano gli effetti sistemici. Ciò andrà a causare ulteriori danni sia alla Val Pusteria che all'intera provincia, e non solo al sistema dei trasporti.

Una perdita irrecuperabile di qualità

Con ogni metro quadrato di paesaggio andato distrutto da strade e superfici cementate, va perso un pezzo di terra, non solo per i residenti, ma anche per visitatori e turisti, afferma Hermann Knoflacher, sottolineando che con l'aumento della velocità del traffico automobilistico il valore dell'Alto Adige e della sua economia andrà a ridursi. La conclusione del pianificatore dei trasporti è chiara: "Dal punto di vista di uno specialista e professionista con decenni di esperienza, la decisione a favore di questi progetti di potenziamento è oggettivamente incomprensibile e non giustificabile nel contesto attuale di cambiamento climatico e di estinzione di specie."

Le organizzazioni ambientaliste chiedono un potenziamento ferroviario anziché stradale

Oltre a Hermann Knoflacher, anche i rappresentanti delle organizzazioni ambientaliste e i politici locali hanno preso la parola durante la conferenza stampa. Albert Willeit, di Heimatpflegeverband Südtirol, ha chiesto che la costruzione della variante ferroviaria della Val di Riga sia accompagnata dal potenziamento a doppio binario della ferrovia della Val Pusteria, perché "solo così il treno può diventare una vera alternativa all'automobile". Willeit ha inoltre sottolineato che l'Heimatpflegeverband è naturalmente favorevole ad alleviare i residenti locali attraverso le circonvallazioni, ma i megaprogetti in questione hanno come scopo principale quello di velocizzare il traffico e sono interventi massicci nel paesaggio con un enorme consumo di suolo.

Soluzione semplice per lo svincolo di Valdaora, protezione dalle piene e progetto della stazione ferroviaria a San Candido

Nikolaus Spitaler, rappresentante di Initiativgruppe Olang-Rasen Antholz e consigliere comunale di Valdaora, sottolinea come l'unico "vantaggio" di una soluzione a due piani dello svincolo di Valdaora sia la scorrevolezza del traffico sull'asse principale, e questo significhi allo stesso tempo traffico di transito senza rallentamenti. Pertanto, anche in questo punto sarebbe da preferire una semplice rotatoria funzionale e rispettosa dell'ambiente.

Greta Serani, consigliere comunale di Dobbiaco, chiede soprattutto trasparenza e partecipazione pubblica. Dopo la costruzione delle tre rotatorie, sarebbe necessaria al massimo una riorganizzazione dei processi di mobilità alla stazione di Dobbiaco. Anche l'ex sindaco di San Candido, Rosmarie Burgmann, è venuta a Bolzano con una chiara richiesta: "San Candido ha urgentemente bisogno di una soluzione contro le piene comprendente la galleria della strada a est, e della realizzazione del progetto della stazione ferroviaria risalente al lontano 2013. I fondi olimpici sarebbero utili a questo scopo. Quello di cui San Candido non ha di certo bisogno è un ponte che attraversi la valle sulla ferrovia e sulla Drava, né una circonvallazione a sud in galleria".