

## Le Dolomiti scommettono sulla sostenibilità: Zona a basse emissioni

Le valli dei quattro passi del Sellaronda scelgono di puntare sulla razionalizzazione del traffico: invito all' intermodalità Badia, Gardena, Fassa, Fodom. I territori più noti ai ciclisti che amano pedalare sulle Dolomiti, grazie alla sottoscrizione di un protocollo d' intesa fra i rispettivi enti superiori e due ministeri, hanno intrapreso un' avventura lungimirante per rendere più vivibile e " bike friendly " una destinazione presa d' assalto da troppi veicoli. Anche se solo di passaggio fra una valle e l' altra, ormai nell' alta stagione estiva i transiti dei mezzi a motore degradano l' esperienza dei tanti che, in un contesto di tale pregio e delicatezza, non trovano più giusto vivere situazioni di congestione, rumore e pericolo a causa di ingombri, numeri e velocità tutt' altro che consoni all' eccellenza di una location eletta come patrimonio dell' umanità Unesco. Così, a pochi giorni dallo scadere dello scorso governo, i Ministri delle Infrastrutture e della **Mobilità Sostenibile**, Enrico Giovannini, e dell' Innovazione Tecnologica e Transizione Digitale, Vittorio Colao, hanno firmato un protocollo d' intesa con le Province Autonome di Bolzano e Trento, la provincia di Belluno e la Regione Veneto per concretizzare il piano di **mobilità sostenibile** che prevede la costituzione della Dolomiti Low Emission Zone. Dopo anni di riflessioni, monitoraggi, discussioni e iniziative più o meno coordinate, è arrivato finalmente il giorno in cui traffico, inquinamento e smog nei fondovalle e di conseguenza sui quattro passi intorno al Sellaronda (Gardena, Sella, Pordoi e Campolongo) verranno razionalizzati, anche se non eliminati in modo netto. La direzione è quella dell' invito all' intermodalità per non impedire nettamente l' accesso alle valli e ai passi: l' utente, grazie a un sistema informativo da progettare con cura, verrà infatti messo in condizione di decidere che, se non in possesso di un pass già prenotato e in caso di intasamento di parcheggi in cima ai passi o nei paesi più in alto, sarebbe opportuno parcheggiare prima - più a valle - e puntare sul mezzo pubblico o sulla bici. «Forse questa sarà la volta buona ma, secondo me, si poteva essere più incisivi, più radicali - osserva Michil Costa, deus ex machina della Maratona dles Dolomites -. Non ci sarà quel parco chiuso che io mi immaginavo, dedicato a chi ama la montagna e il silenzio. È comunque un buon progresso e possiamo accontentarci. Riflettendoci meglio, potrebbe essere l' input perfetto per scelte più severe in futuro, magari dopo aver rilevato un forte aumento di ciclisti». A ben vedere, gli effetti sulla popolazione a due ruote e sull' offerta turistica sono tutti da scoprire: «Un progetto di questo tipo ha un enorme impatto sul concetto turistico dell' intera località e di tutti gli operatori. Andrà a cambiare in maniera drastica l' intera percezione dell' ospite e l' offerta del comprensorio», commenta Roberto Huber, direttore di Alta Badia Brand. L' occasione è importante non solo per ridurre, ma soprattutto per rieducare



i visitatori all' uso dei passi: «Il valore a costo zero per il transito è sbagliato. Bisognerebbe calcolare una cifra congrua come accade da tempo in Austria o in Svizzera - afferma Christof Vinatzer, Presidente di Dolomites Val Gardena. Con meno mezzi in transito e parcheggiati, toglieremo le auto dai prati o nelle curve -, eliminando di conseguenza pure il nervosismo di tanti, residenti e non». Lotta quindi alla sosta selvaggia ma pure alla guida maleducata, argomenta il sindaco di Livinallongo, Leandro Grones: «Stavamo quasi diventando l' autodromo delle Dolomiti. Un immaginario da frenare, se penso che perfino Stefano Domenicali, Ceo della F1, aveva detto che sognerebbe una gara qui. No: questo non è Dolomiti, ambiente, turismo. È stata dura arrivarci, perché in passato ogni regolamentazione è stata vista come minaccia. Ma ora è necessaria per frenare i tour per i bolidi e costruire il vero bene del turista e del residente». È arrivata quindi l' ora di una disciplina delle strade dolomitiche in modo condiviso, confermando la capacità di dialogo e collaborazione delle terre ladine, che da sempre spiccano per la qualità dei collegamenti sciistici e l' organizzazione di eventi ciclistici. «L' ambizione è di creare una zona a basse emissioni acustiche e gassose, contingentando il traffico in modo positivo, offrendo delle valide alternative - spiega con soddisfazione Daniel Alfreider, assessore alle Infrastrutture e alla **Mobilità** della Provincia Autonoma di Bolzano -. È un progetto che non prevede solo una digitalizzazione dei parcheggi, ma ha una grande parte di misure compensative necessarie per far funzionare una deviazione del traffico sulla **mobilità** attiva. Si continuerà con le 'mie' corsie ciclabili su tutti e quattro i passi, parcheggi d' interscambio, integrazione della **mobilità** su impianti a fune. E, soprattutto, un rafforzamento dei mezzi di trasporto pubblici sostenibili, elettrici o a idrogeno. Grazie a questi provvedimenti, che andranno nella direzione di portare innovazioni anche di tipo giuridico, si potranno aiutare altri territori che lamentino flussi di traffico non più sostenibili né sopportabili». Grazie a misure calibrate tramite un accurato monitoraggio, infatti, a Braies nel 2022 non solo hanno ridotto il traffico nel periodo di riferimento, ma, conclude Alfreider, «hanno raggiunto l' obiettivo perseguito di calmare la valle». Last but not least , una chicca suggerita da Michil Costa sarebbe quella di contattare Elon Musk e chiedergli se volesse sperimentare una flotta di autobus elettrici pensati per le Dolomiti: «Gli potremmo offrire anche l' esclusiva!»