



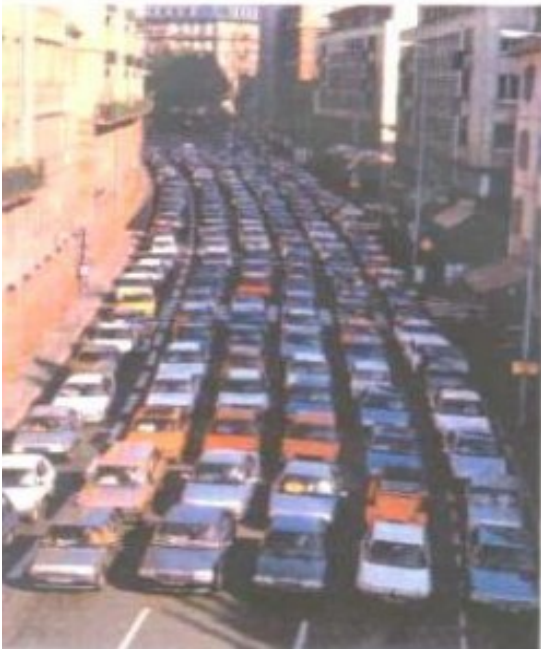
COMPLETAMENTO RETE FERROVIARIA SULLE ALPI CENTRALI

TRENTO

26 Febbraio 2019

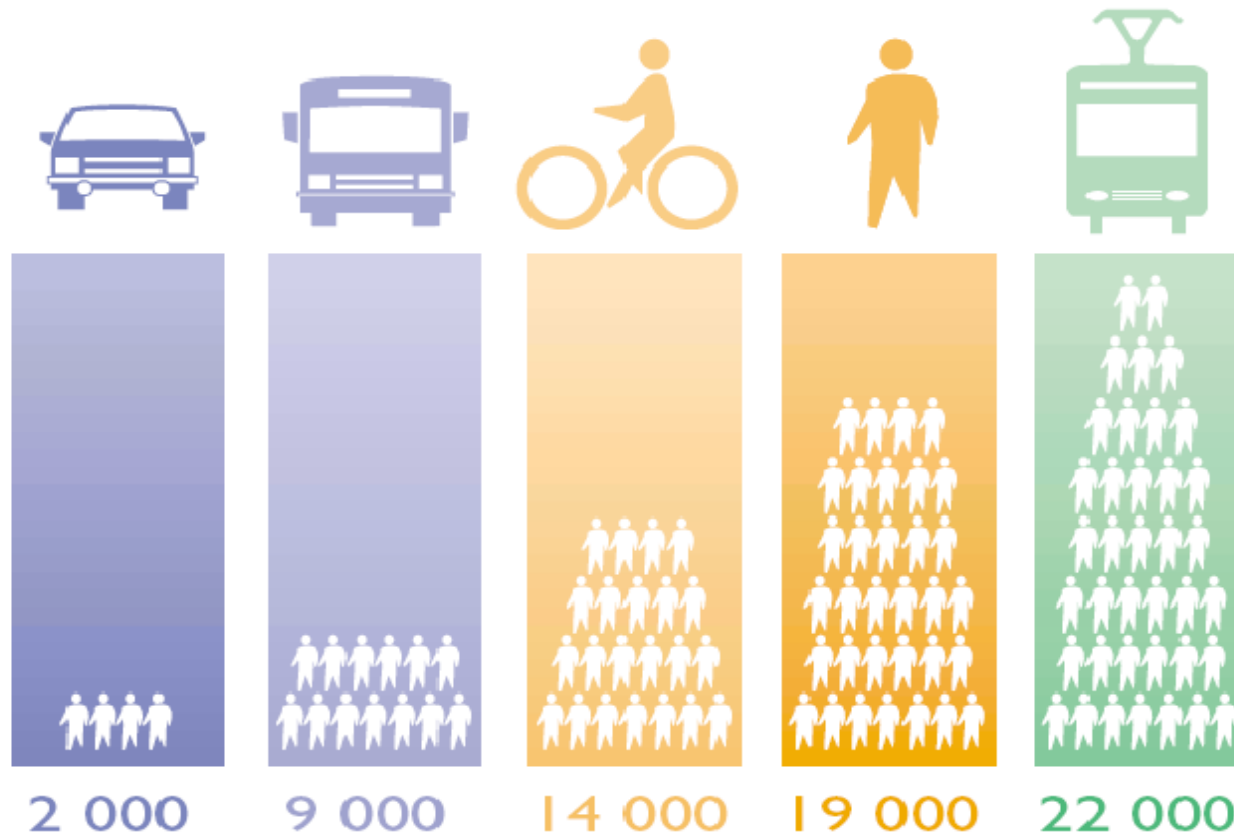
PERCHE' PUNTARE SULLA FERROVIA?

spazio occupato da 180 persone con 3 diversi modi di trasporto



PERCHE' PUNTARE SULLA FERROVIA?

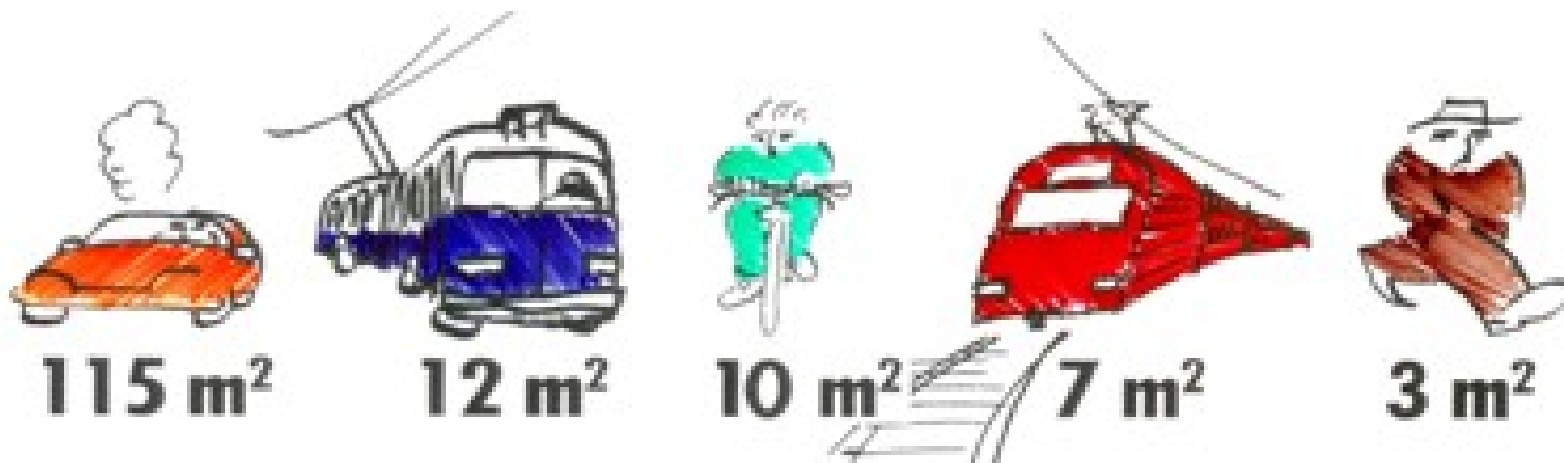
Numero di persone che attraversano una sezione urbana di 4 m in un'ora.



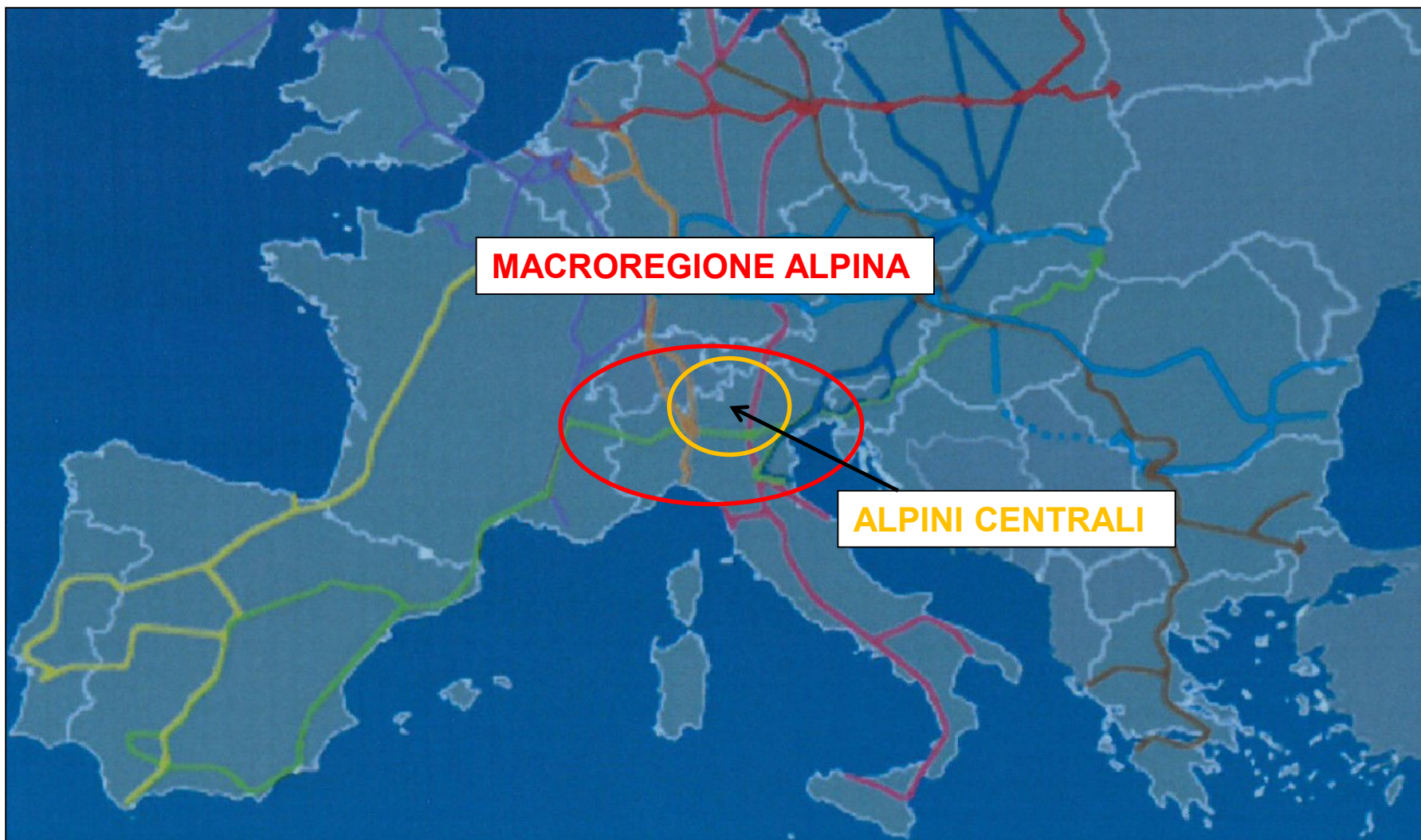
Source: Botma & Pependrecht, Traffic operation of bicycle traffic, TU Delft, 1991

PERCHE' PUNTARE SULLA FERROVIA?

Spazio occupato da una persona in diversi modi



RETE EUROPEA TEN-T



SITUAZIONE FERROVIARIA ATTUALE e GRANDI TRAFORI

LOTSCHBERG 34,6 Km
Più di 10 Miliardi di €
Aperto nel 2007

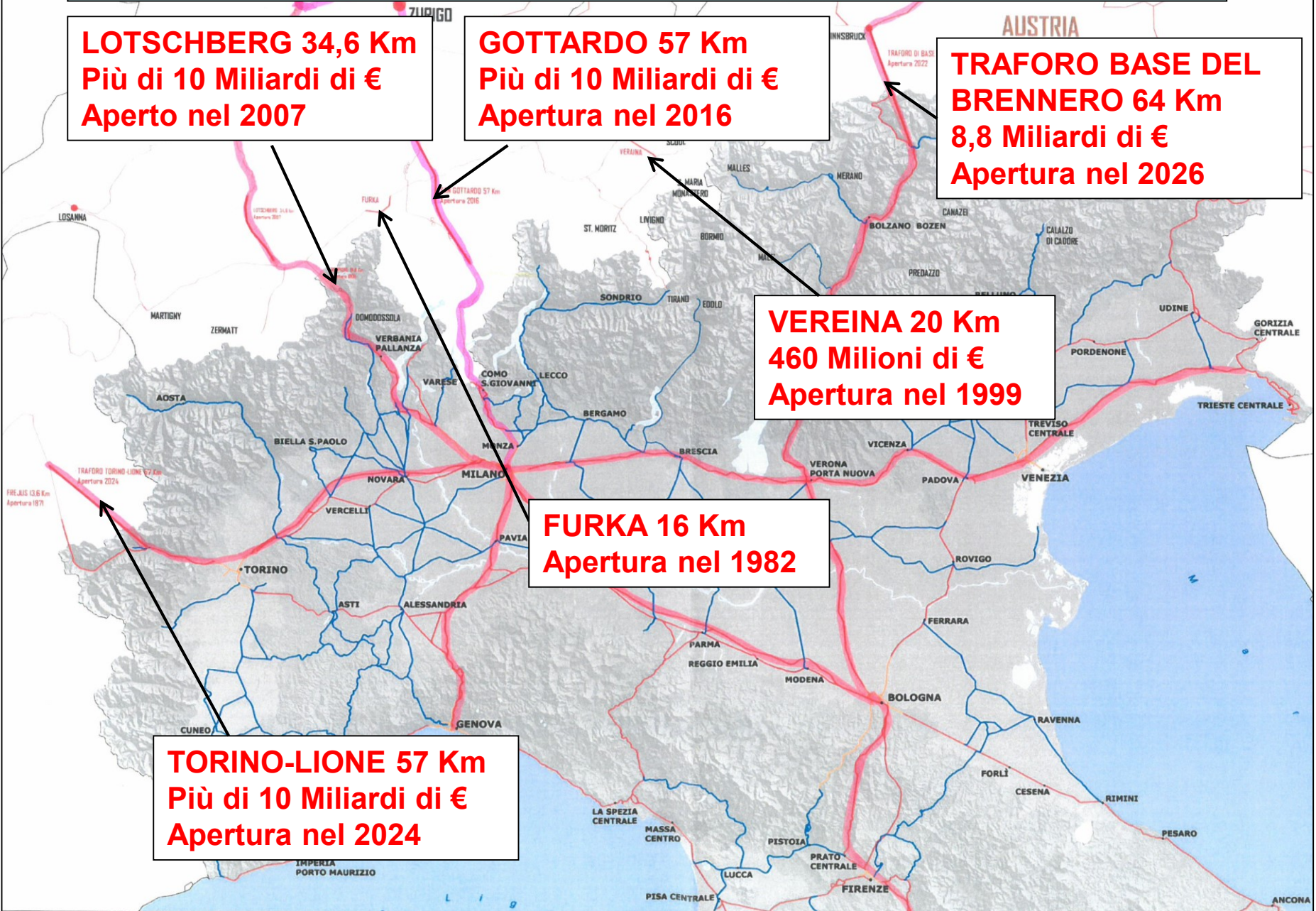
GOTTARDO 57 Km
Più di 10 Miliardi di €
Apertura nel 2016

TRAFORO BASE DEL BRENNERO 64 Km
8,8 Miliardi di €
Apertura nel 2026

VEREINA 20 Km
460 Milioni di €
Apertura nel 1999

FURKA 16 Km
Apertura nel 1982

TORINO-LIONE 57 Km
Più di 10 Miliardi di €
Apertura nel 2024

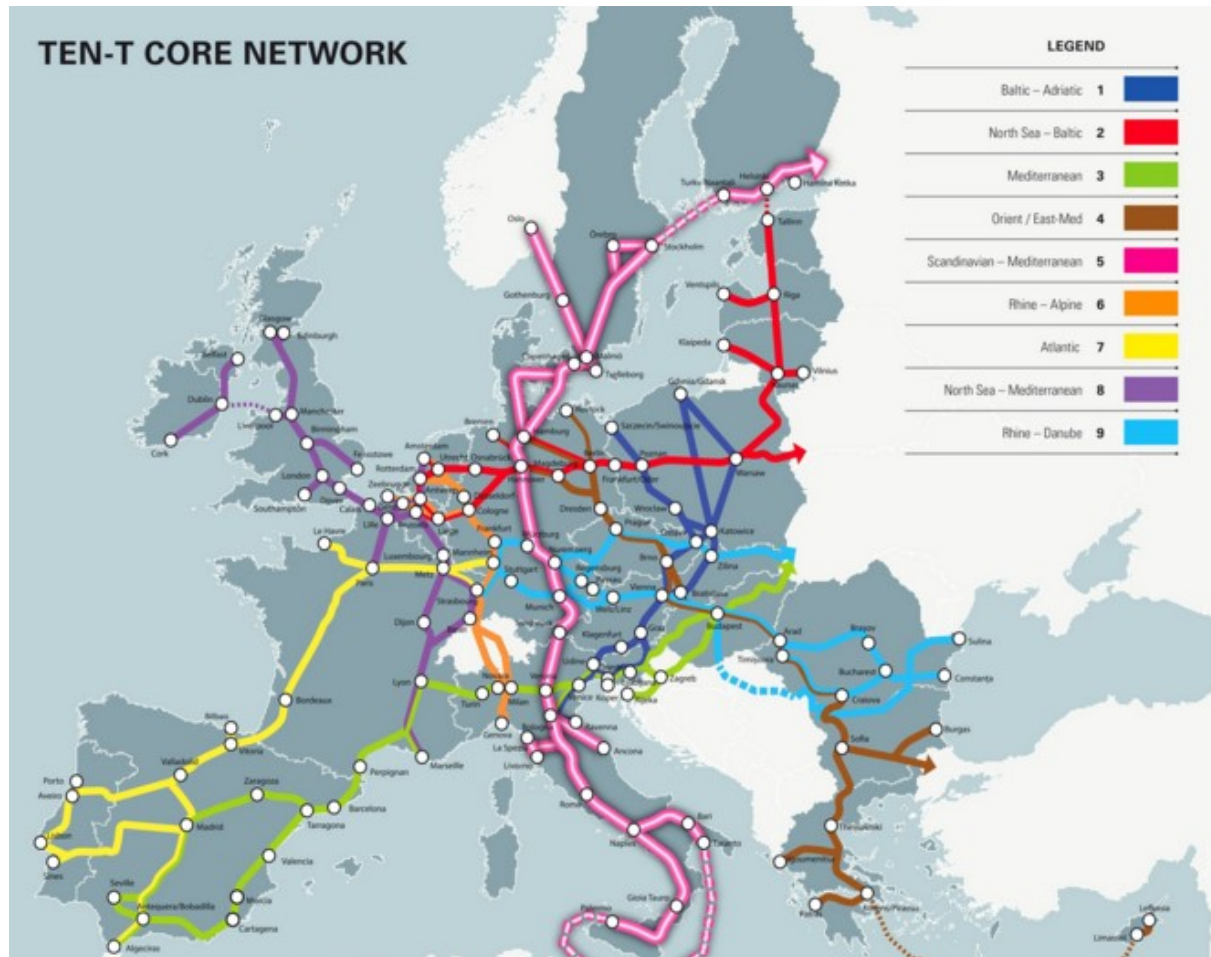


12 Ottobre 2018

Visita al cantiere della galleria di Base del Brennero



Corridoio 5: Scandinavo - Mediterraneo





Lunghezza = 64 Km

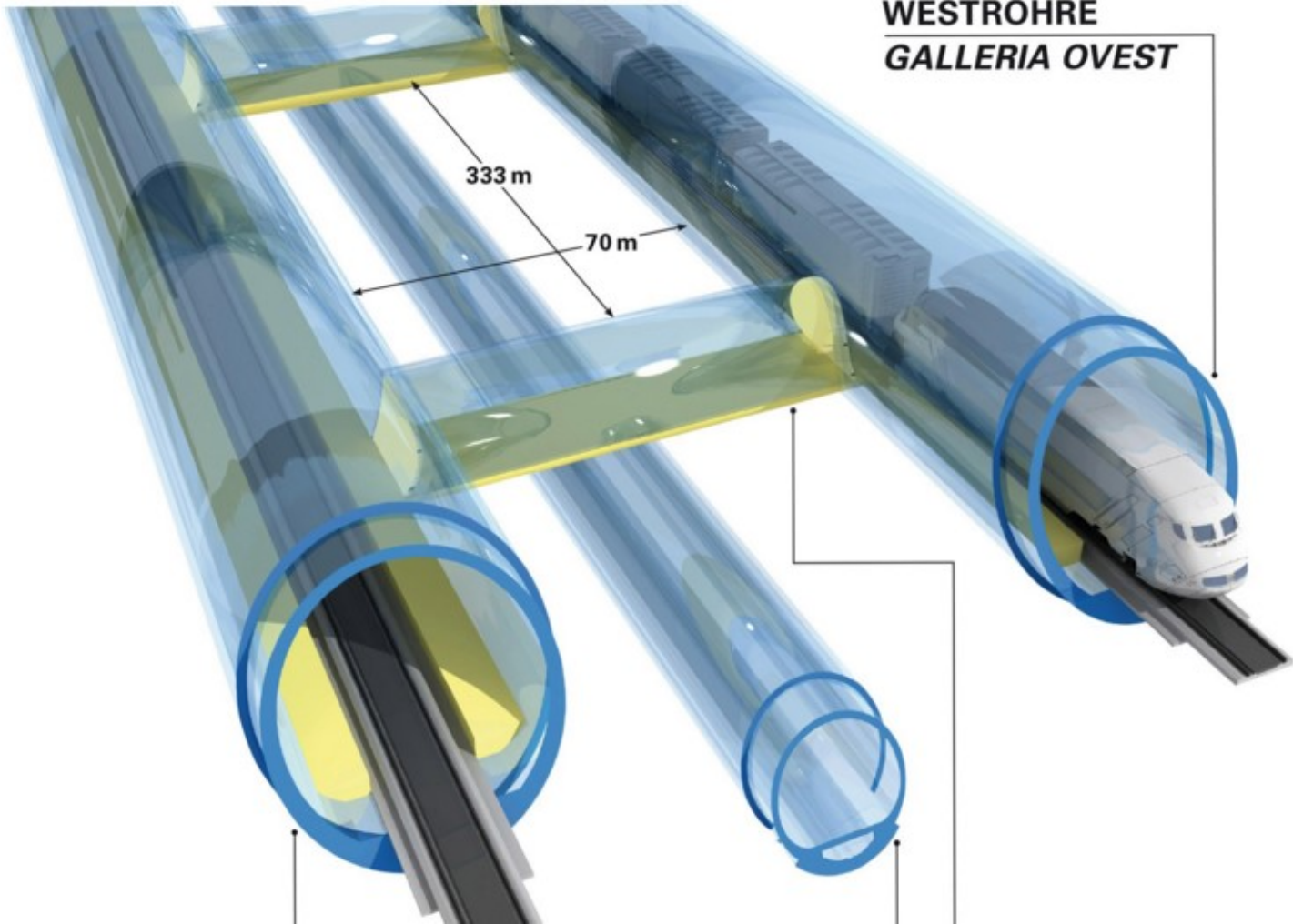
Velocità treni merci = 160 Km/h

Velocità treni passeggeri = 250 Km/h

Sezione longitudinale

altitudine (m s.l.m.)



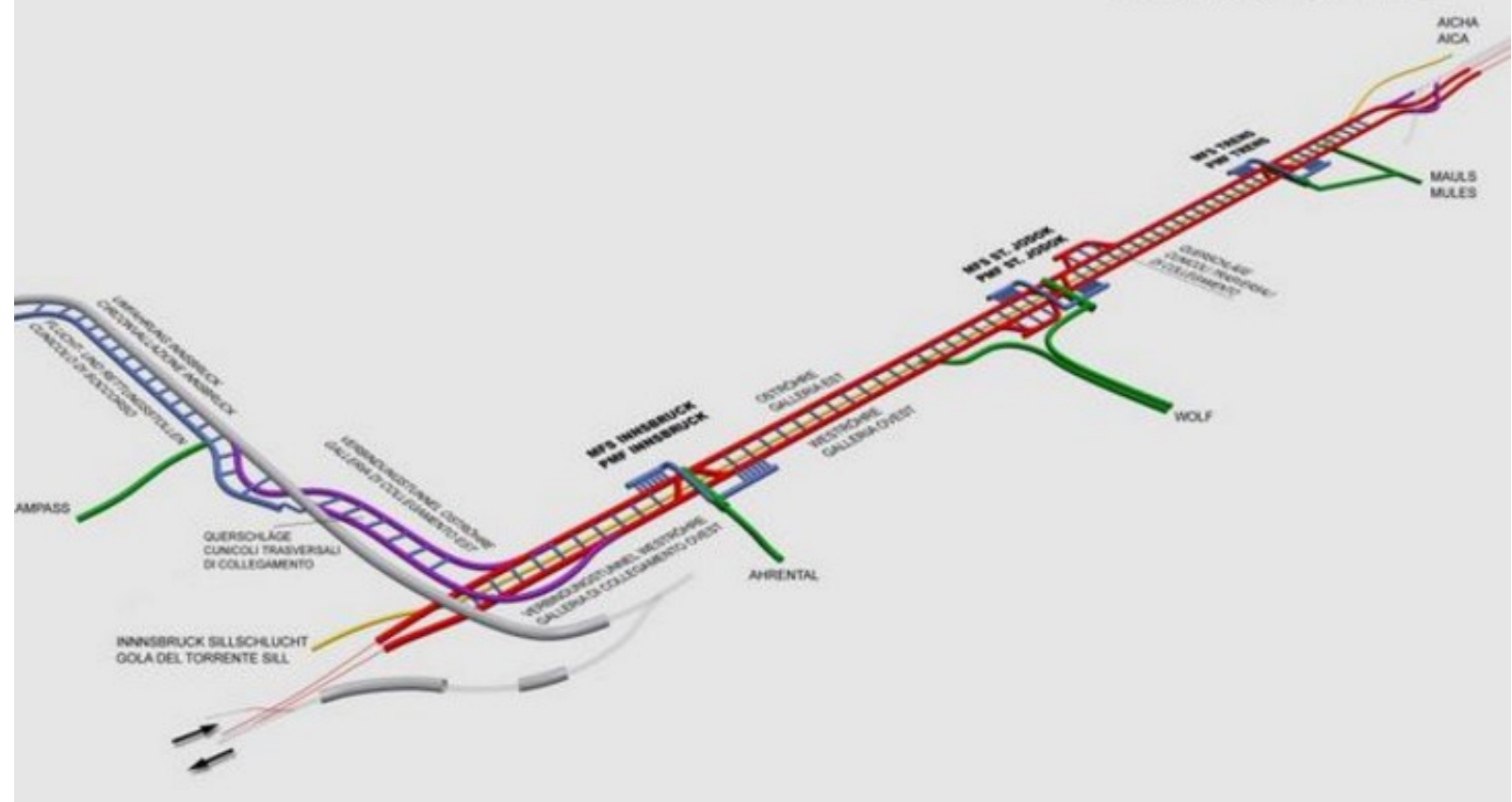


WESTRÖHRE
GALLERIA OVEST

333 m

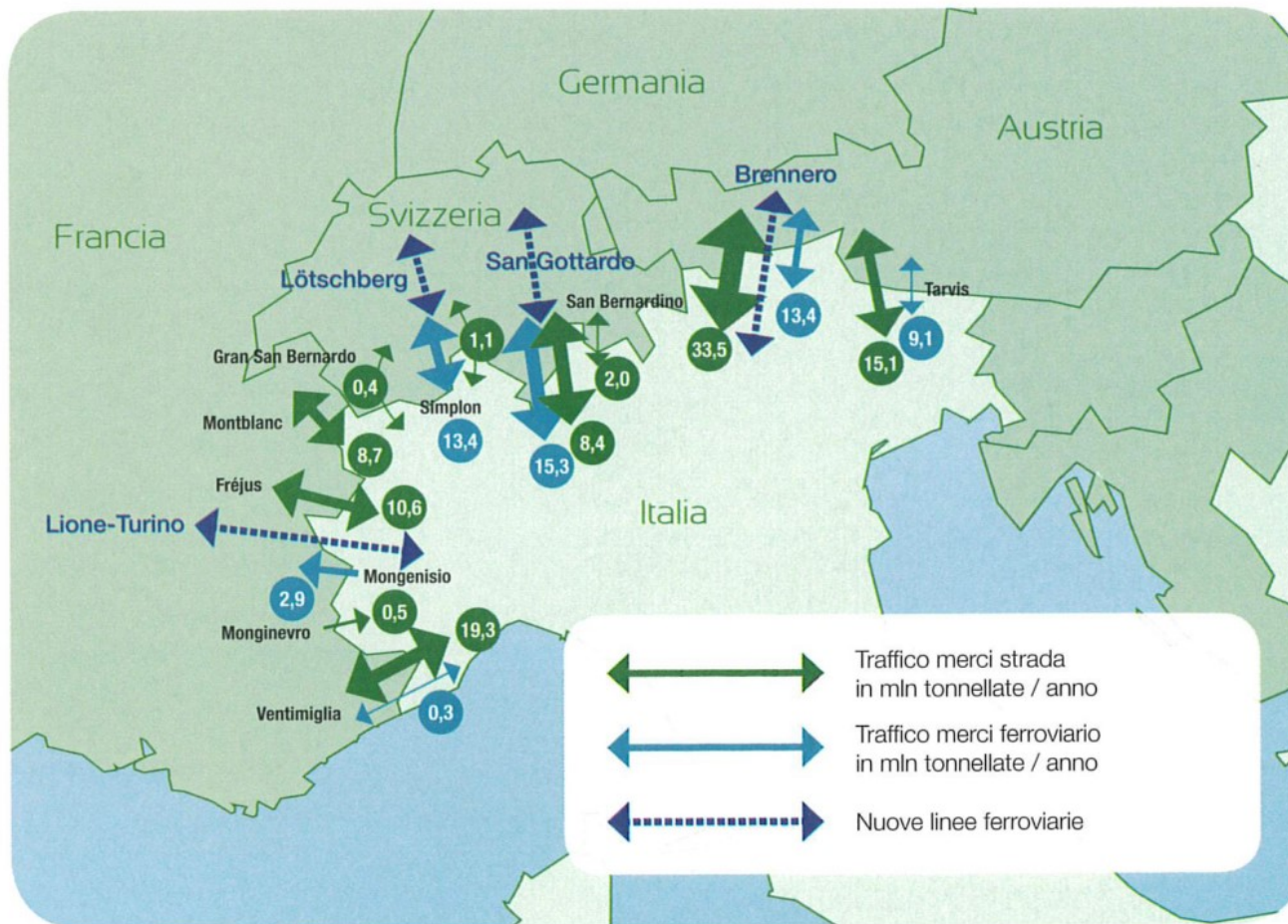
70 m

**SÜDPORTAL FRANZENSFESTE
PORTALE SUD FORTEZZA**



**NORDPORTAL INNSBRUCK
PORTALE NORD INNSBRUCK**

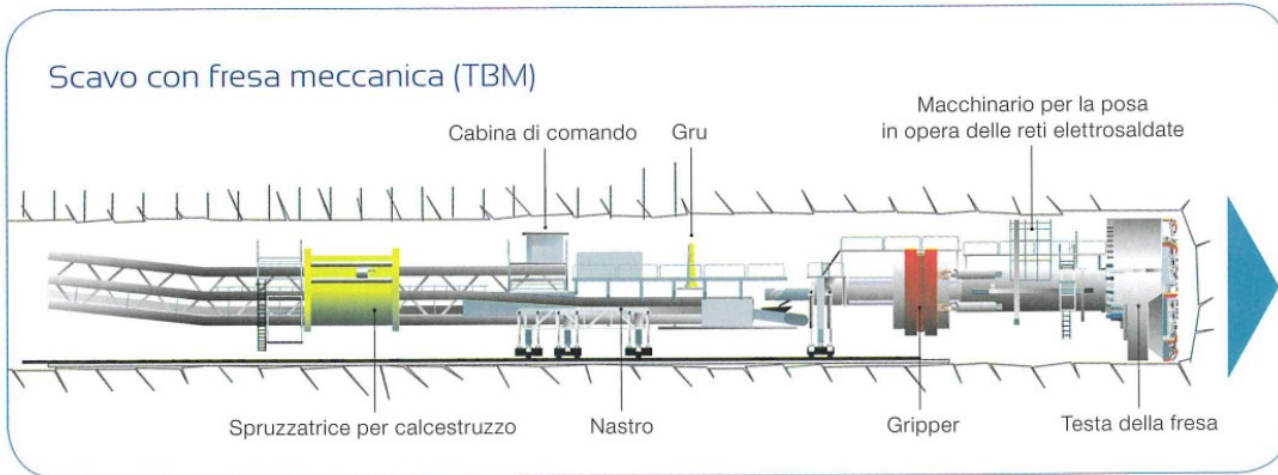




Flussi di traffico transalpini lungo le principali vie di transito. Fonte dati: Commissione Europea (DG Move), Office fédéral des transports (2016)

1/3 delle merci su strada transitano dal Brennero (33,5 su 100 Mton/anno)
 1/4 delle merci su ferro transitano dal San Gottardo (15,3 su 54,4 Mton/anno)

Metodo di scavo



La testa della fresa presenta numerosi cutter. Questi frantumano la roccia in piccoli pezzi che successivamente vengono rimossi.

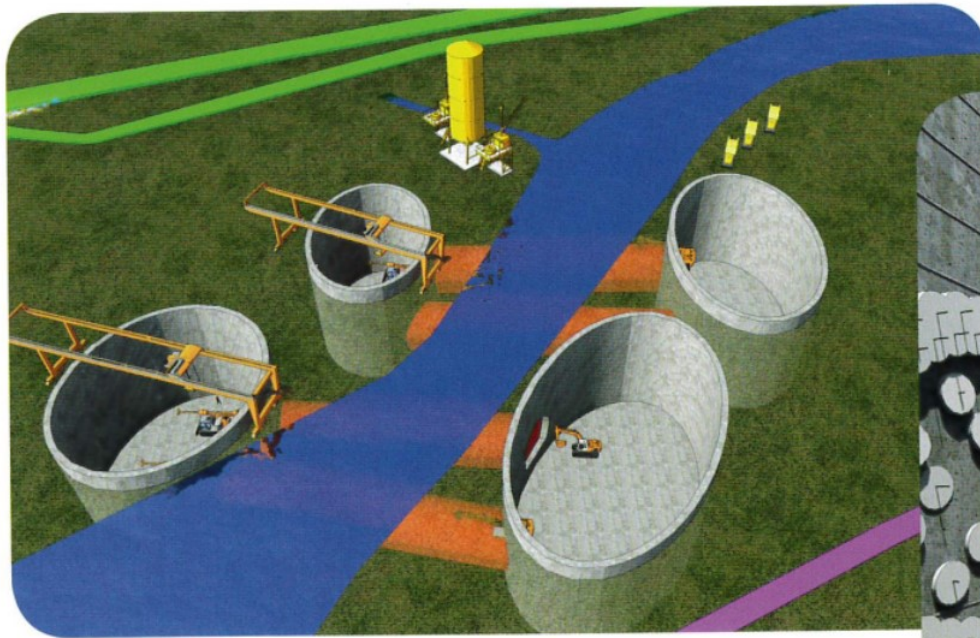


L'approvvigionamento della fresa nel cunicolo esplorativo di Ahrental-Pfons viene svolto dal così detto „Multi Service Vehicle“.

Area di progetto Sottoattraversamento
del fiume Isarco

Projektgebiet Eisackunterquerung





L'attraversamento del letto del fiume Isarco avviene con particolari tecniche costruttive, partendo da grandi pozzi su entrambi i lati del fiume.

Die Unterquerung des Flussbetts erfolgt, ausgehend von großen Schächten an beiden Ufern, mittels spezieller Verfahren.

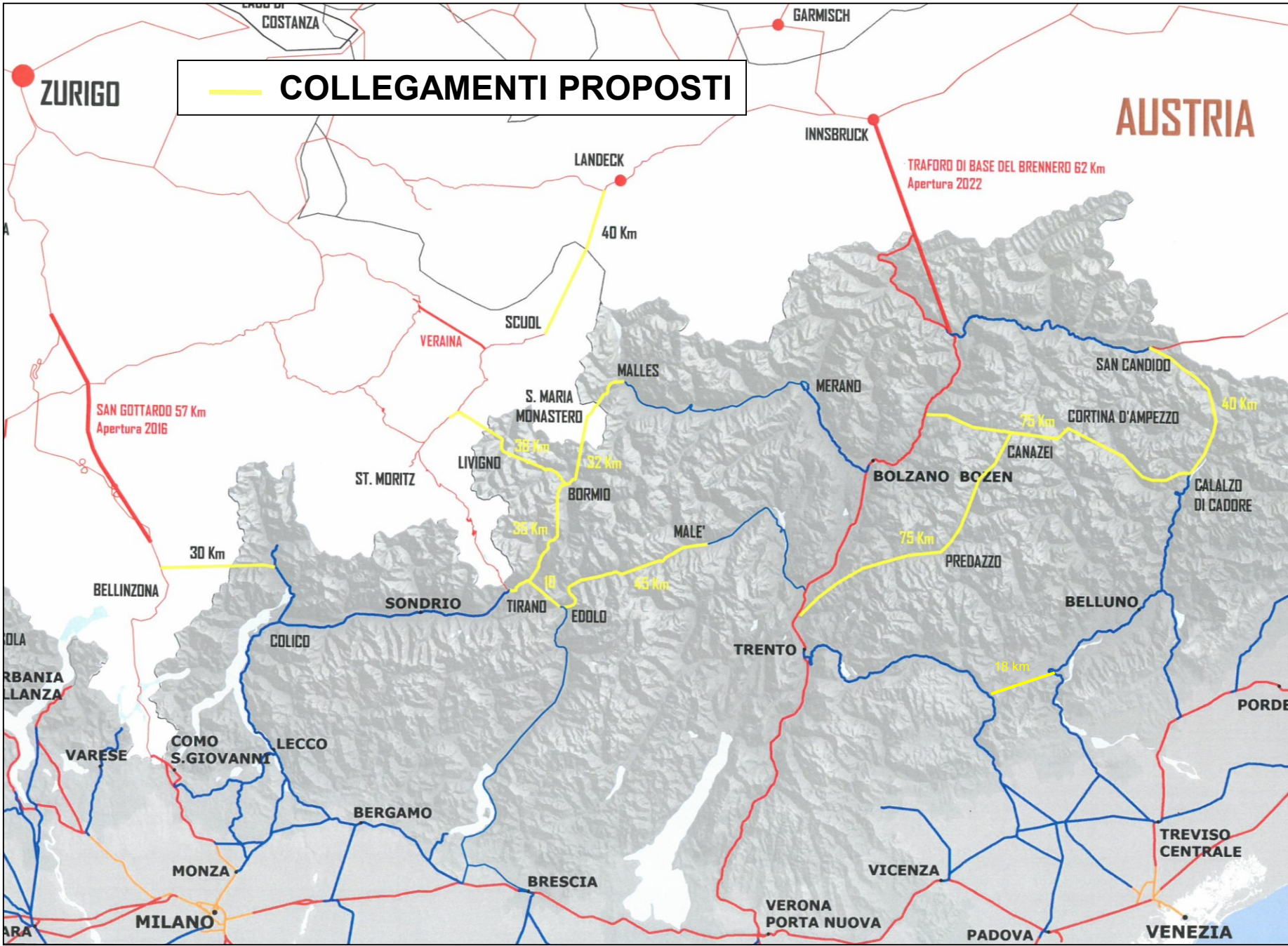


VEREINA 20 Km
460 Milioni di €
Apertura nel 1999

**TRAFORO BASE DEL
BRENNERO 64 Km**
Più di 10 Miliardi di €
Apertura nel 2026

GOTTARDO 57 Km
Più di 10 Miliardi di €
Apertura nel 2016

L'IDEA:
CREARE UNA RETE FERROVIARIA ALPINA
COMPLETANDO I TRATTI MANCANTI



IL 19 MAGGIO 2017 E' STATA COSTITUITA LA SEZIONE VALTELLINA E VALCHIAVENNA DELL'ASSOCIAZIONE TRASDOLOMITES

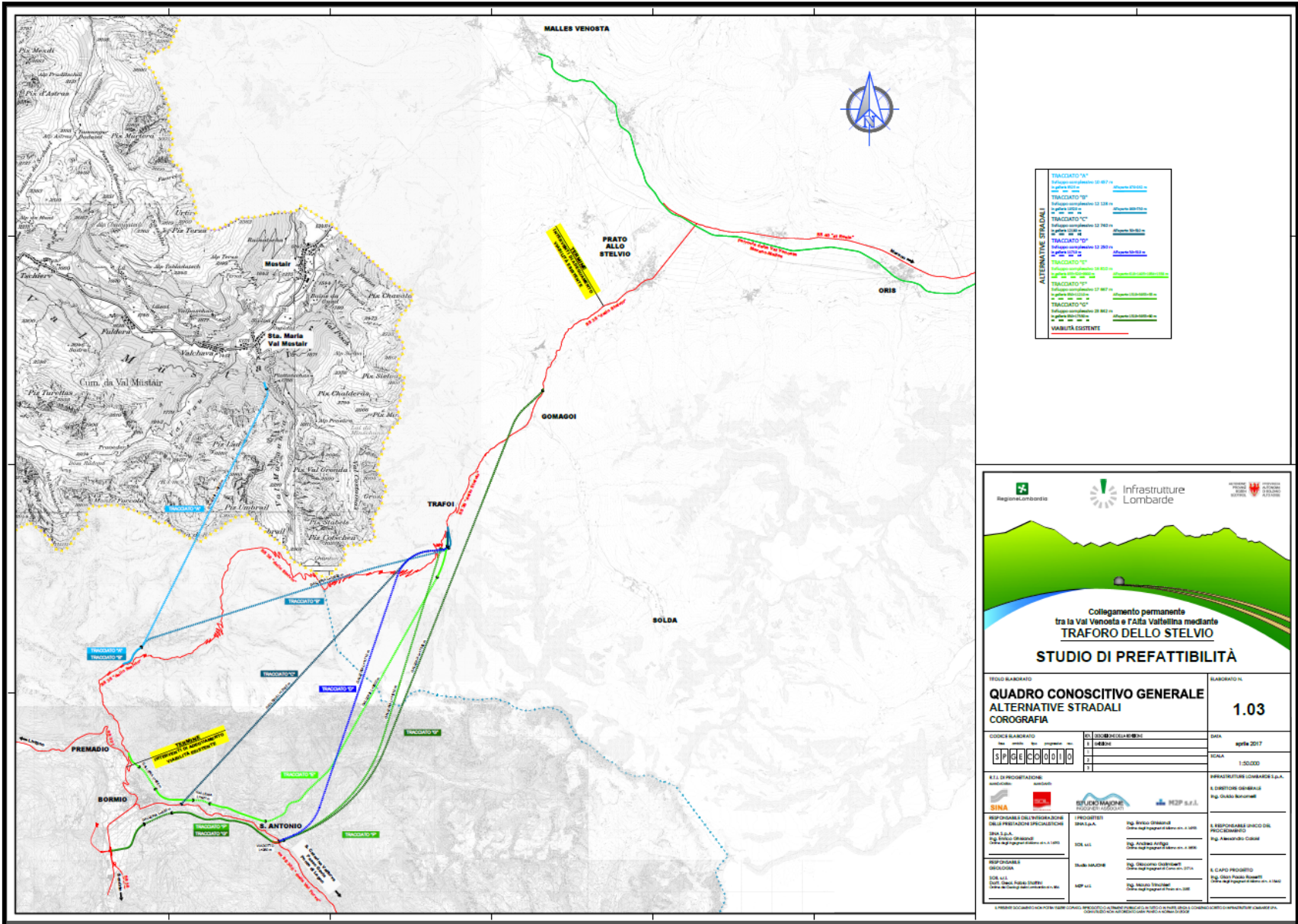
OBIETTIVI:

- RIMANERE SALDAMENTE LEGATI ALL'ASSOCIAZIONE TRENTINA;
- RADICARCI MAGGIORMENTE SUL NOSTRO TERRITORIO;
- RAGIONARE ASSIEME SEGUENDO LE LOGICHE DELLA MACRO REGIONE ALPINA

**IL 05 DICEMBRE 2017 A BORMIO E' STATO
PRESENTATO LO STUDIO DI PREFATTIBILITA'
SUL TRAFORO DELLO STELVIO**

COME ASSOCIAZIONE STIAMO ANALIZZANDO QUESTO STUDIO
PER PORTARE ALL'ATTENZIONE DEGLI ENTI LOCALI E DELLA
REGIONE LOMBARDIA LE NOSTRE CONSIDERAZIONI

7 SOLUZIONI STRADALI



Collegamento permanente tra la Val Venosta e l'Alta Valtellina mediante TRAFORO DELLO STELVIO
STUDIO DI PREFATTIBILITÀ

TITOLO BAROGRATO: QUADRO CONOSCITIVO GENERALE ALTERNATIVE STRADALI COROGRAFIA. ELABORATO IL: 1.03

DATA: aprile 2017
SCALA: 1:50.000

REDAZIONE	CODICE BAROGRATO	NO. INGEGNERIA	DATA
SINA	0100101010	001	04/2017

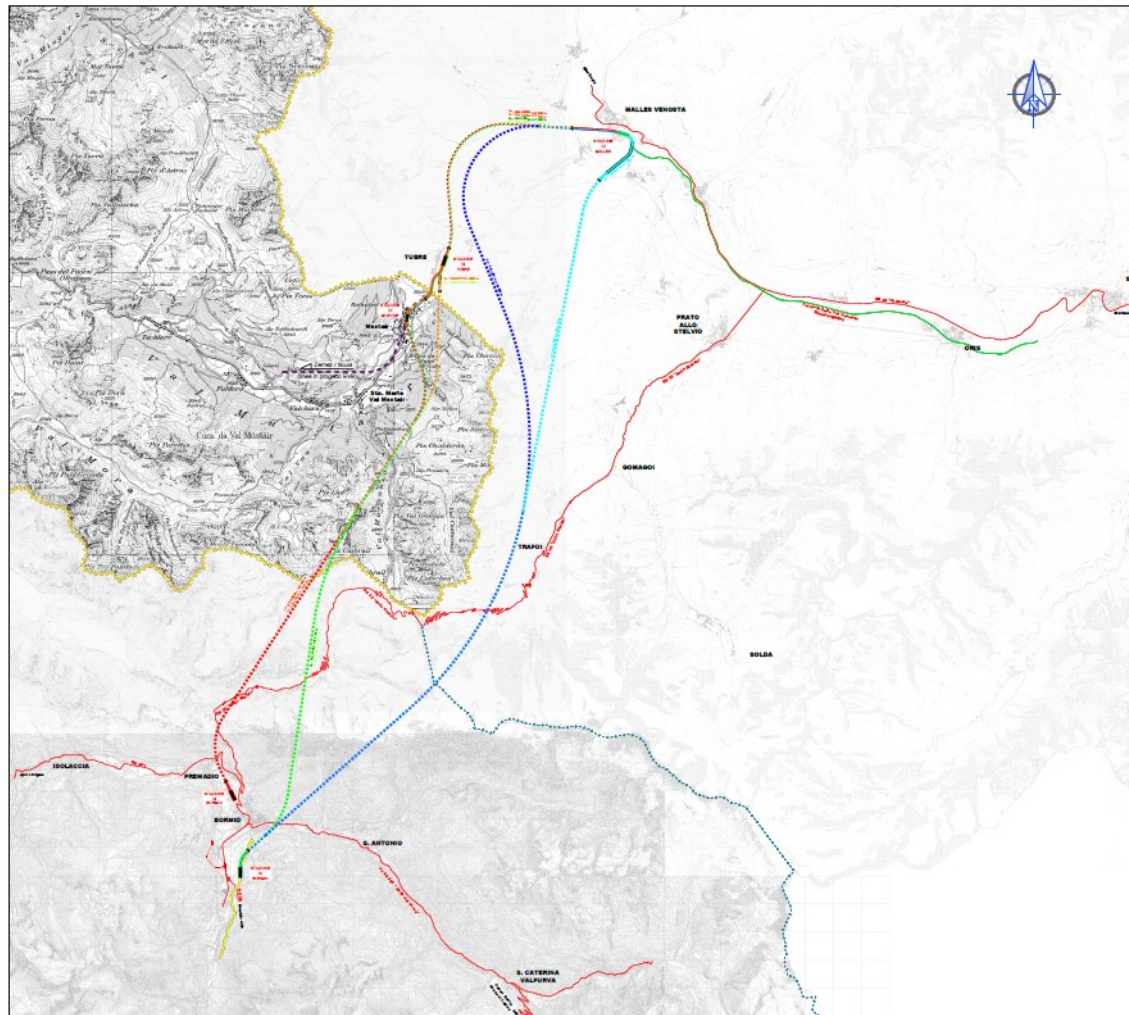
REDAZIONE: SINA S.p.A. (Ing. Paolo Marzulli)
RESPONSABILE DELL'INGEGNERIA: Ing. Paolo Marzulli
INGEGNERIA: SINA S.p.A. (Ing. Paolo Marzulli)
COROGRAFIA: SINA S.p.A. (Ing. Paolo Marzulli)

PROGETTO: SINA S.p.A. (Ing. Paolo Marzulli)
INGEGNERIA: SINA S.p.A. (Ing. Paolo Marzulli)
COROGRAFIA: SINA S.p.A. (Ing. Paolo Marzulli)

RESPONSABILE UNICO DEL PROCESSIONO: Ing. Alessandro Cobelli
INGEGNERIA: SINA S.p.A. (Ing. Paolo Marzulli)
COROGRAFIA: SINA S.p.A. (Ing. Paolo Marzulli)

CARO PROGETTO: Ing. Paolo Marzulli
INGEGNERIA: SINA S.p.A. (Ing. Paolo Marzulli)
COROGRAFIA: SINA S.p.A. (Ing. Paolo Marzulli)

6 SOLUZIONI FERROVIARIE



- ALTERNATIVE FERROVIARIE**
- Tracciato 1** - Sviluppo complessivo 32 100 m
in galleria 28 300 m (18430+7000)
 - Tracciato 2** - Sviluppo complessivo 31 610 m
in galleria 27 535 m (19635+7000)
 - Tracciato 2a** - Sviluppo complessivo 32 225 m
in galleria 28 985 m (20165+7000)
 - Tracciato 2b** - Sviluppo complessivo 32 780 m
in galleria 28 535 m (19635+7000)
 - Tracciato 3a** - Sviluppo complessivo 35 534 m
in galleria 32 620 m
 - Tracciato 3b** - Sviluppo complessivo 31 200 m
in galleria 27 415 m
 - Previsione collegamento ferroviario Tignes-Bormio (da P.T.C.P. SONDRIO)

Collegamento permanente tra la Val Venosta e l'Alta Valle Isarco mediante TRAFORO DELLO STELVIÒ

STUDIO DI PREFATTIBILITÀ

QUADRO CONOSCITIVO GENERALE ALTERNATIVE FERROVIARIE

Scala: 1:08

Il presente studio è stato elaborato da:

INGEGNERIA ITALIANA

Coordinatore: Ing. Gianfranco...

Autore: Ing. Gianfranco...

Relatore: Ing. Gianfranco...

Il presente studio è stato elaborato presso:

INGEGNERIA ITALIANA

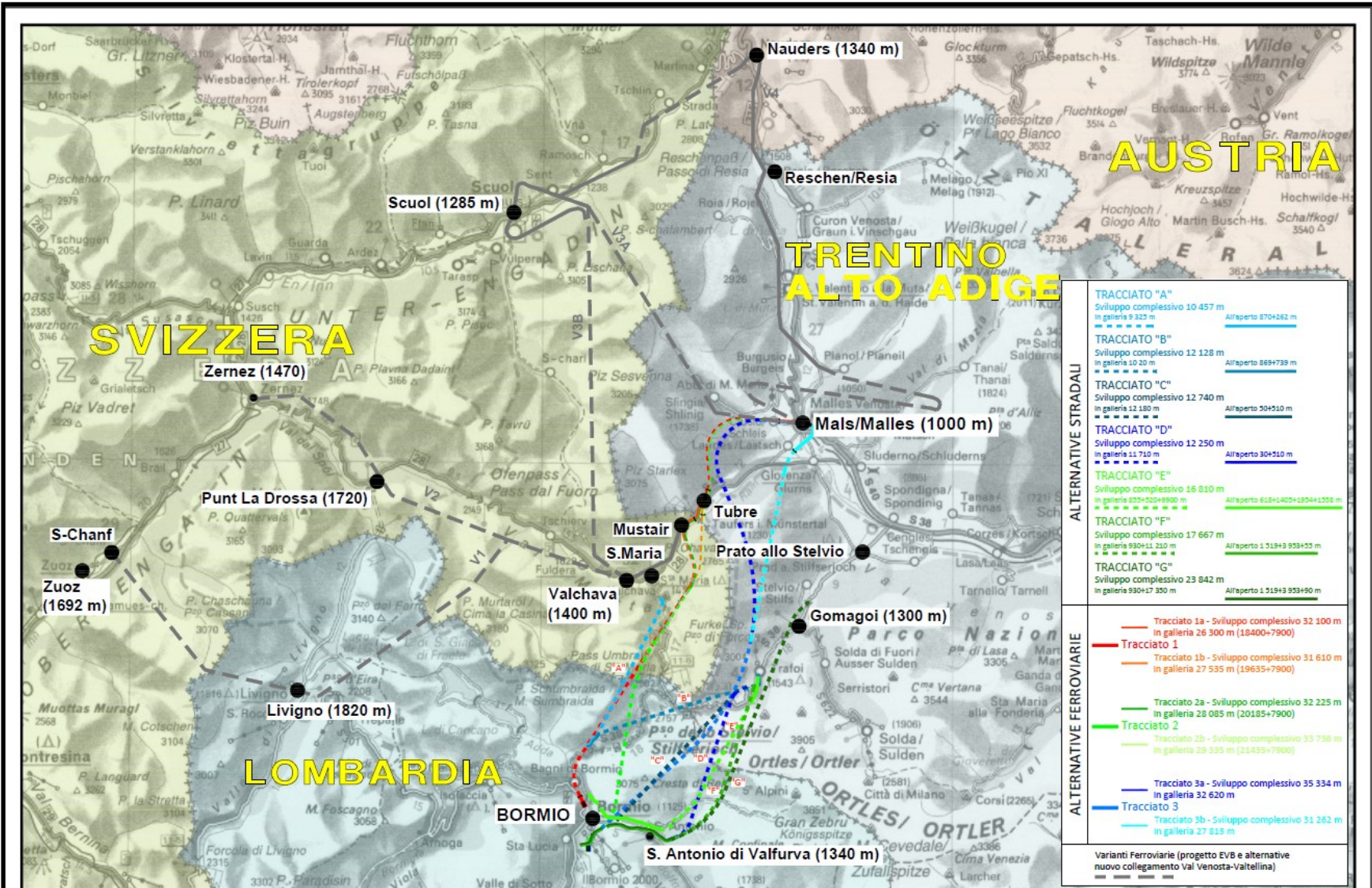
via ...

Linea	Sezione	"Pulsone" galleggiante (in piano, galleggiante, in curva)			Numero stazioni (p.c.)		Sviluppo complessivo				Totale
		km	m	m	km	m	km	m	m	m	
Tracciato 1	1	200	200	700	120	150	3000	2800	100	200	3200
	2	190	190	600	110	140	2900	2700	200	190	3090
Tracciato 2	1	190	190	600	110	140	2900	2700	200	190	3090
	2	190	190	600	110	140	2900	2700	200	190	3090
Tracciato 2a	1	190	190	600	110	140	2900	2700	200	190	3090
	2	190	190	600	110	140	2900	2700	200	190	3090
Tracciato 2b	1	190	190	600	110	140	2900	2700	200	190	3090
	2	190	190	600	110	140	2900	2700	200	190	3090
Tracciato 3	1	200	200	700	120	150	3000	2800	100	200	3200
	2	190	190	600	110	140	2900	2700	200	190	3090

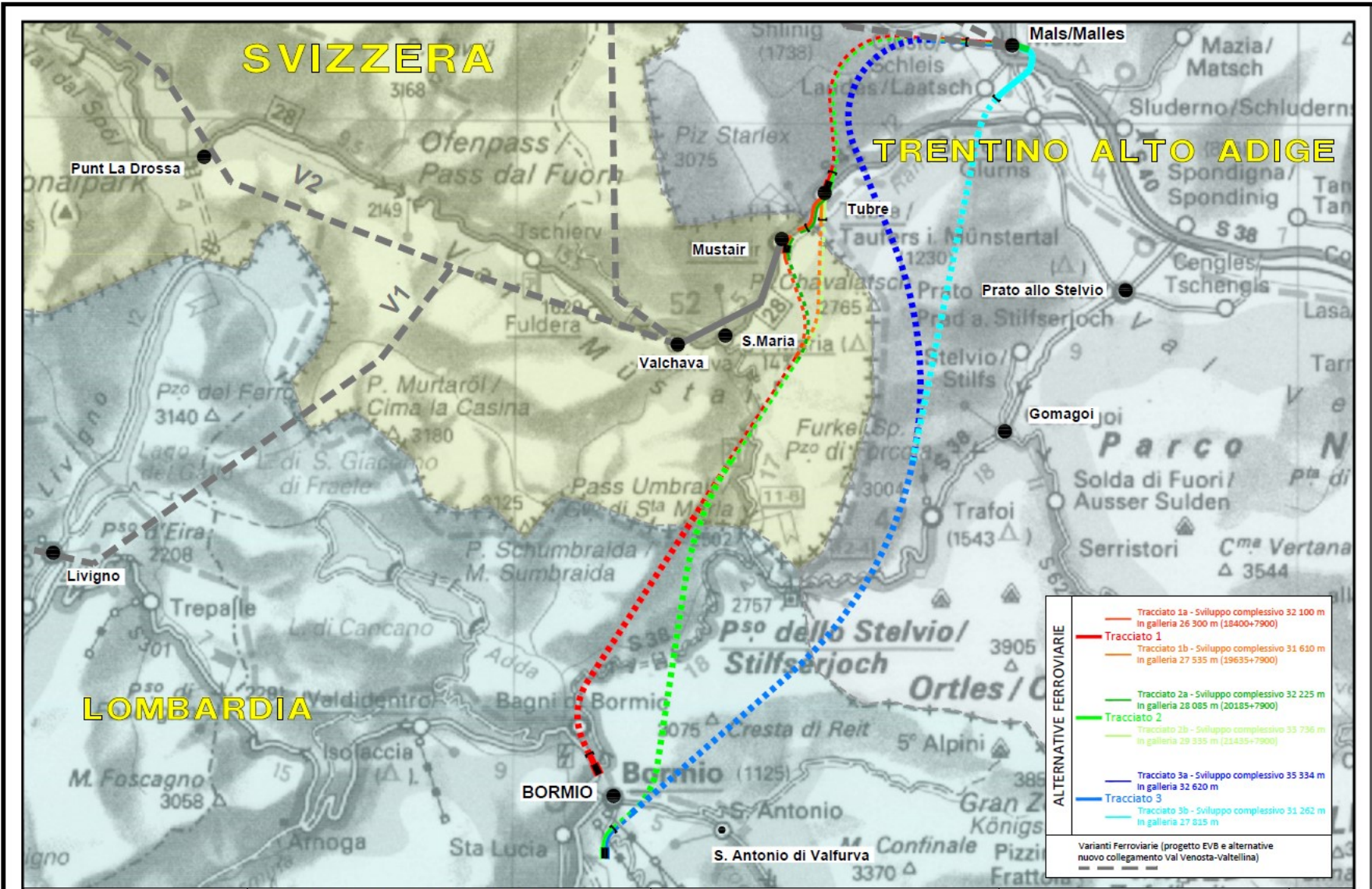
OSSERVAZIONI EMERSE FINO AD ORA SULLO STUDIO DI PREFATTIBILITA' DEL TRAFORO DELLO STELVIO

SI CONDIVIDE LA SCELTA DI REGIONE LOMBARDIA DI
PROSEGUIRE GLI STUDI DELLE SOLUZIONI FERROVIARIE,
CON POSSIBILITA' DI TRASPORTARE AUTO E CAMION

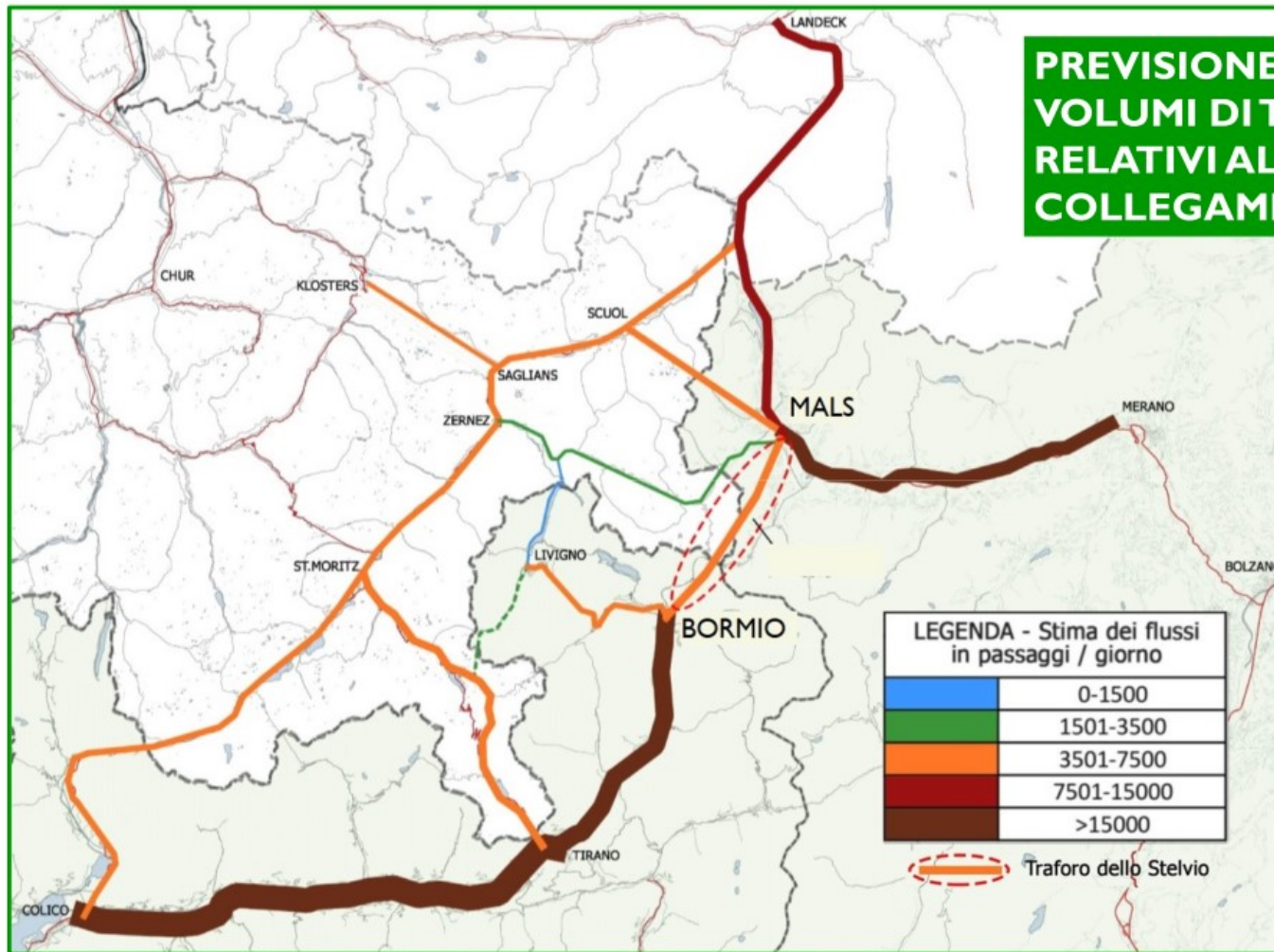
SOLUZIONI OTTIMALI PER NOI SONO LA 2a e 2b (VERDE),
SPOSTANDO PERO' LA STAZIONE DI BORMIO IN
CORRISPONDENZA DELLA PARTENZA DELLA CABINOVIA
BORMIO – BORMIO 2000

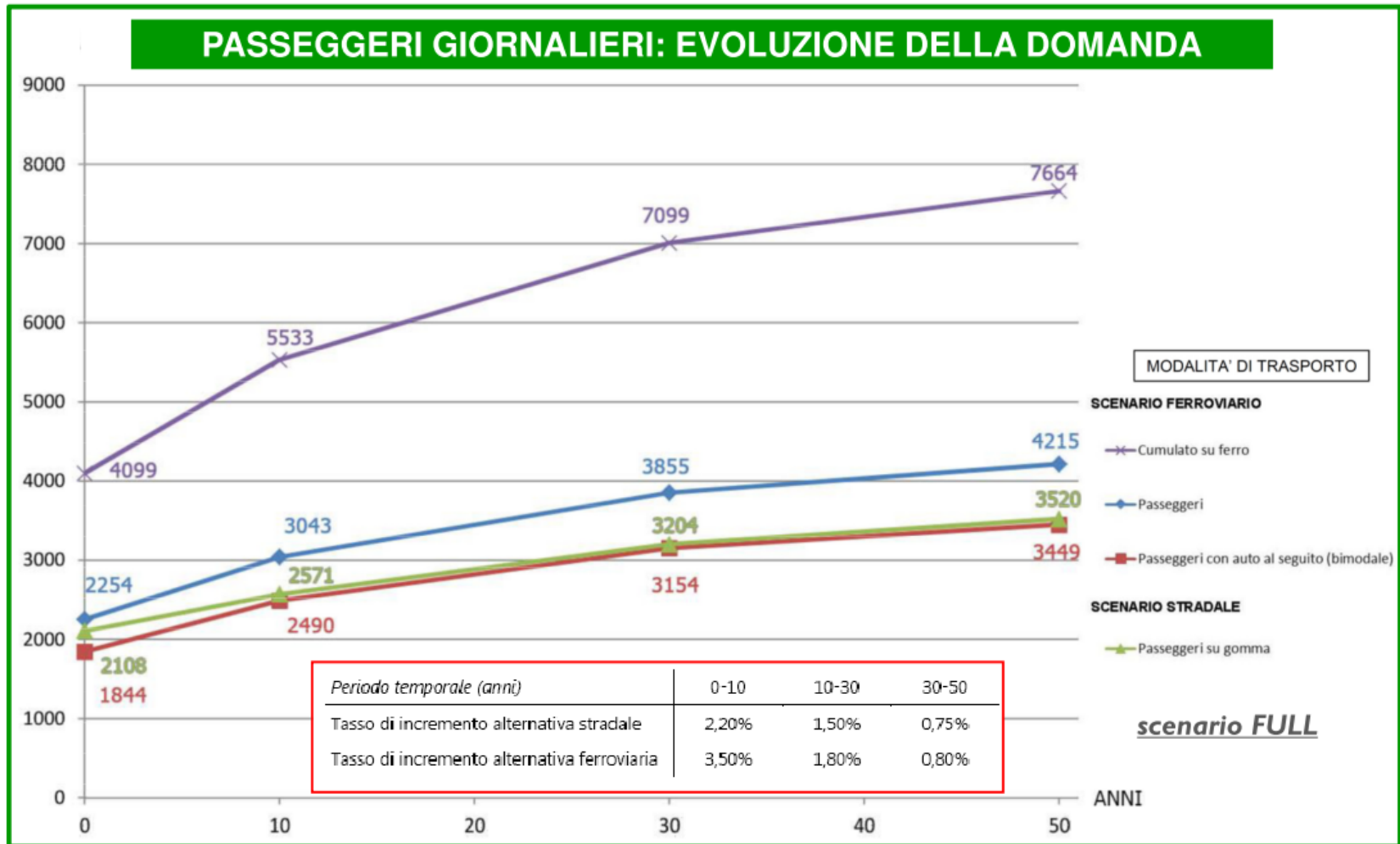


ALTERNATIVE STRADALI	
TRACCIATO "A"	Sviluppo complessivo 10 457 m in galleria 9 332 m All'aperto 870+262 m
TRACCIATO "B"	Sviluppo complessivo 12 128 m in galleria 10 20 m All'aperto 869+739 m
TRACCIATO "C"	Sviluppo complessivo 12 740 m in galleria 12 180 m All'aperto 309+510 m
TRACCIATO "D"	Sviluppo complessivo 12 250 m in galleria 11 710 m All'aperto 304+510 m
TRACCIATO "E"	Sviluppo complessivo 16 810 m in galleria 620+300+8500 m All'aperto 618+1400+1904+1308 m
TRACCIATO "F"	Sviluppo complessivo 17 667 m in galleria 930+11 210 m All'aperto 1 519+9 939+935 m
TRACCIATO "G"	Sviluppo complessivo 23 842 m in galleria 930+17 300 m All'aperto 1 519+9 939+900 m
ALTERNATIVE FERROVIARIE	
Tracciato 1a	- Sviluppo complessivo 32 100 m in galleria 26 300 m (18400+7900)
Tracciato 1	- Sviluppo complessivo 31 610 m in galleria 27 535 m (19635+7900)
Tracciato 2a	- Sviluppo complessivo 32 225 m in galleria 28 085 m (20185+7900)
Tracciato 2	- Sviluppo complessivo 35 756 m in galleria 29 535 m (21435+7900)
Tracciato 3a	- Sviluppo complessivo 35 334 m in galleria 32 620 m
Tracciato 3	- Sviluppo complessivo 31 262 m in galleria 27 815 m
Varianti Ferroviarie (progetto EVB e alternative nuovo collegamento Val Venosta-Valtellina)	



ALTERNATIVE FERROVIARIE	
Tracciato 1a - Sviluppo complessivo 32 100 m In galleria 26 300 m (18400+7900)	
Tracciato 1	
Tracciato 1b - Sviluppo complessivo 31 610 m In galleria 27 535 m (19635+7900)	
Tracciato 2a - Sviluppo complessivo 32 225 m In galleria 28 085 m (20185+7900)	
Tracciato 2	
Tracciato 2b - Sviluppo complessivo 33 736 m In galleria 29 335 m (21435+7900)	
Tracciato 3a - Sviluppo complessivo 35 334 m In galleria 32 620 m	
Tracciato 3	
Tracciato 3b - Sviluppo complessivo 31 262 m In galleria 27 815 m	
Varianti Ferroviarie (progetto EVB e alternative nuovo collegamento Val Venosta-Valtellina)	

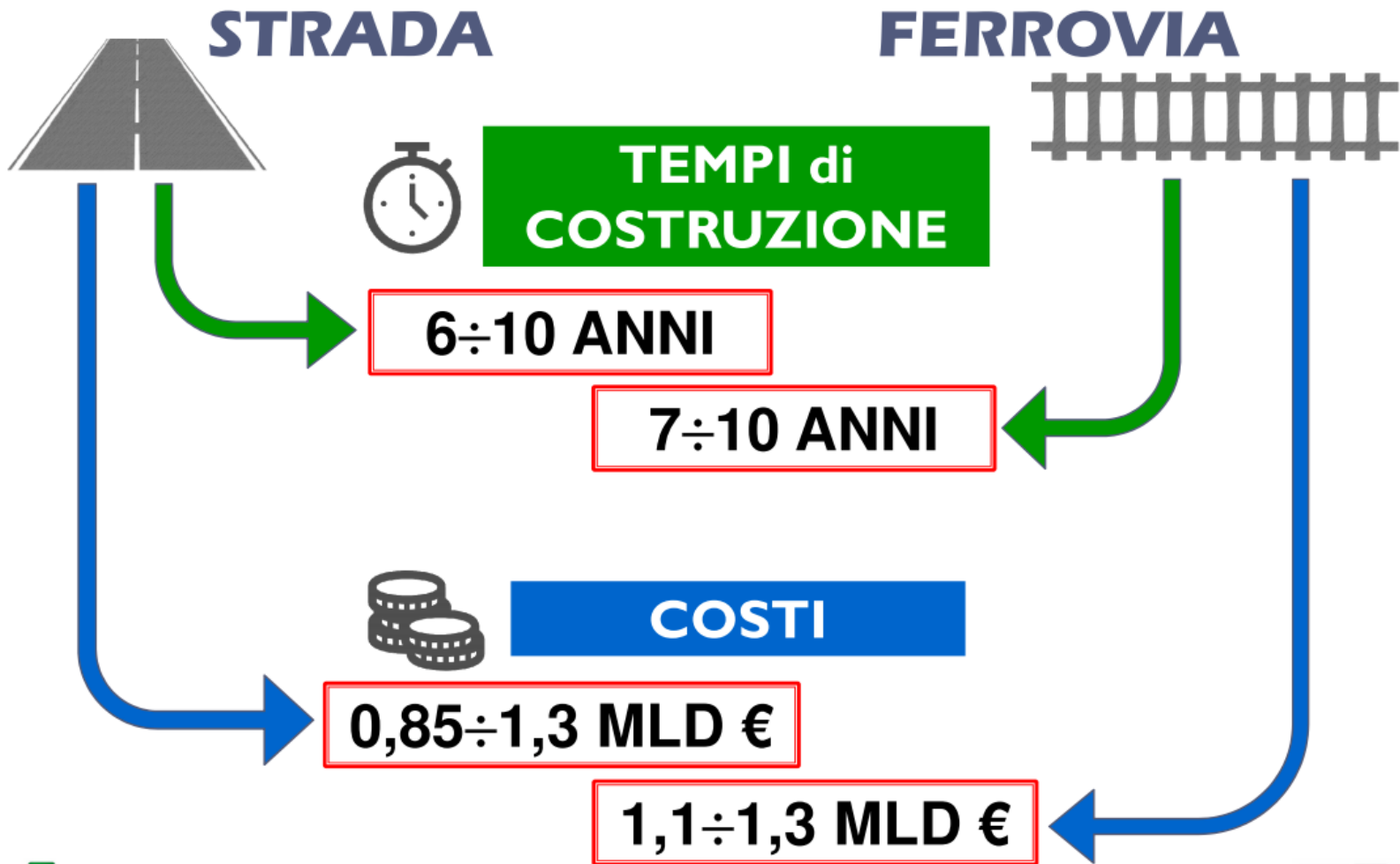






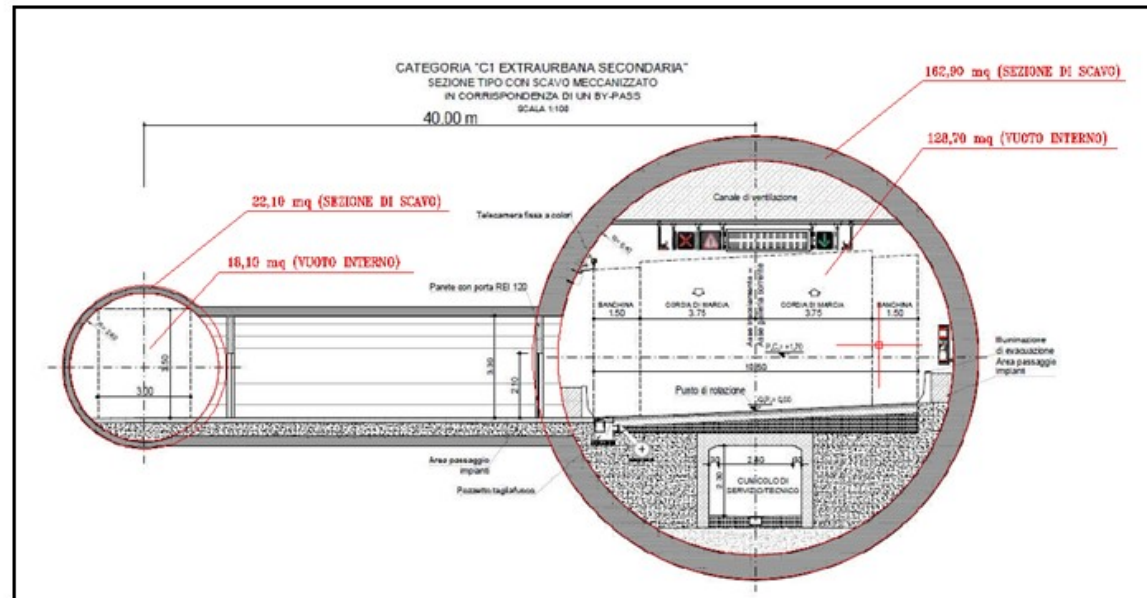
TRACCIATI FERROVIARI A CONFRONTO

Alternativa	Sviluppo in galleria (m)				Sviluppo galleria principale (m)	Nuove tratte all'aperto (m)		Sviluppo totale (m)	Stazioni				
	GN1	GN2	Tot. GN	Artificiale		Viadotto	Rilevato Trincea		Bormio	Mustair	Tubre	Malles	
1	a	18.400	7.900	26.300	1.270	18.400		4.530	32.100	X	X	X	X
	b	19.635	7.900	27.535		19.635	350	3.725	31.610	X		X	X
2	a	20.185	7.900	28.085	1.270	20.185		2.870	32.225	X	X	X	X
	b	21.435	7.900	29.335		21.435	350	4.051	33.736	X		X	X
3	a	32.620		32.620		32.620		2.714	35.334	X			X
	b	27.815		27.815		27.815	1.500	1.947	31.262	X			X



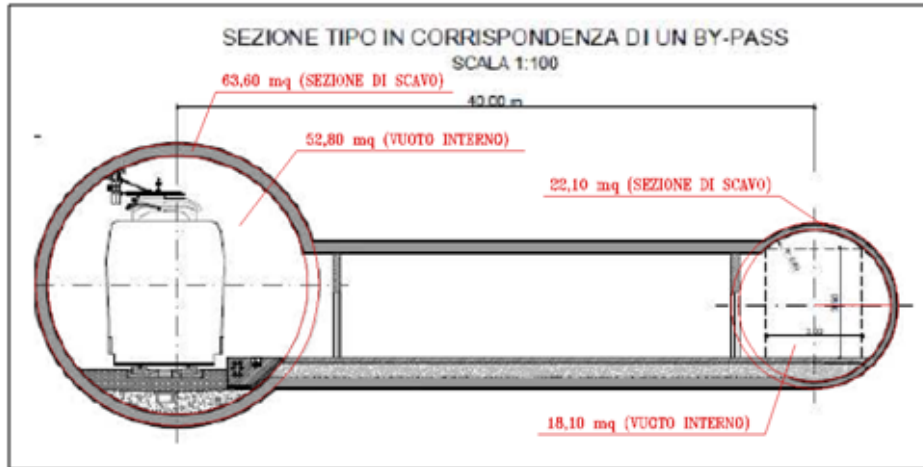
DIFFERENZA DI SEZIONE DI SCAVO TRA UN TRAFORO STRADALE ED UN TRAFORO FERROVIARIO

1) STRADA CON DOPPIO SENSO DI CIRCOLAZIONE (Ipotesi Studio Traforo dello Stelvio)



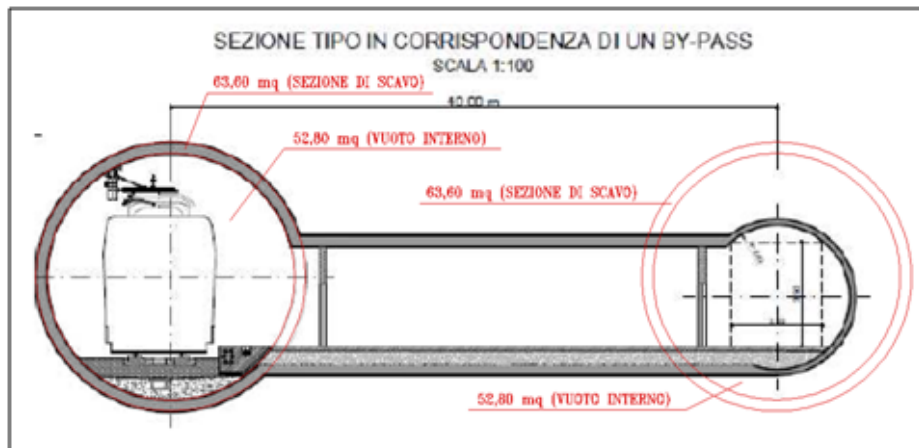
$$\text{Totale Scavo} = 22,10 + 162,90 = 185,00 \text{ mq}$$

2) FERROVIA A SINGOLA CANNA (Ipotesi Studio Traforo dello Stelvio)



Totale Scavo = $63,60 + 22,10 = 85,70$ mq (46,3 % dello scavo stradale)

3) FERROVIA A DOPPIA CANNA (Ipotesi ottimale Traforo dello Stelvio e Mortirolo)

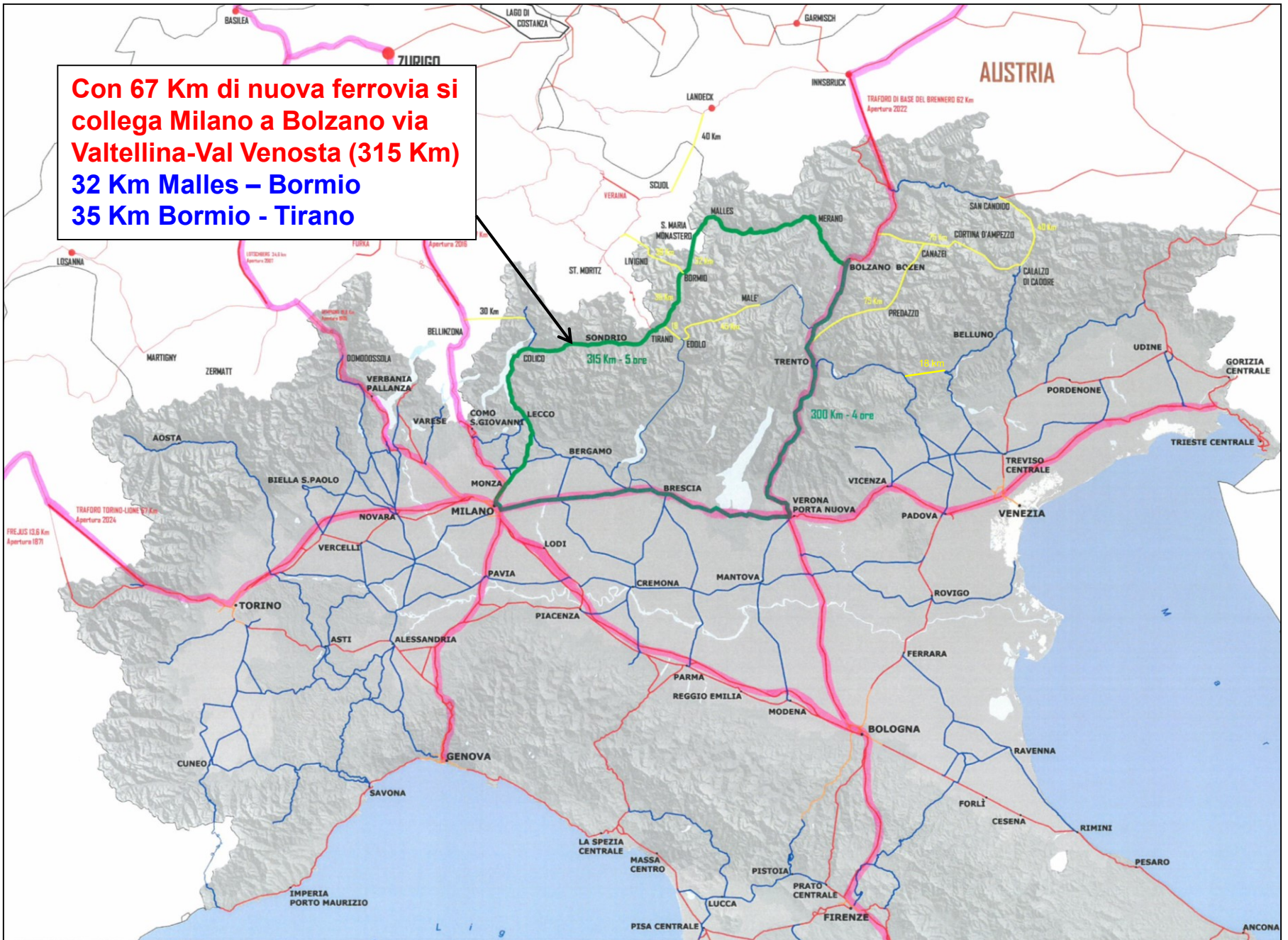


Totale Scavo = $63,60 + 63,60 = 127,20$ mq (68,8 % dello scavo stradale)

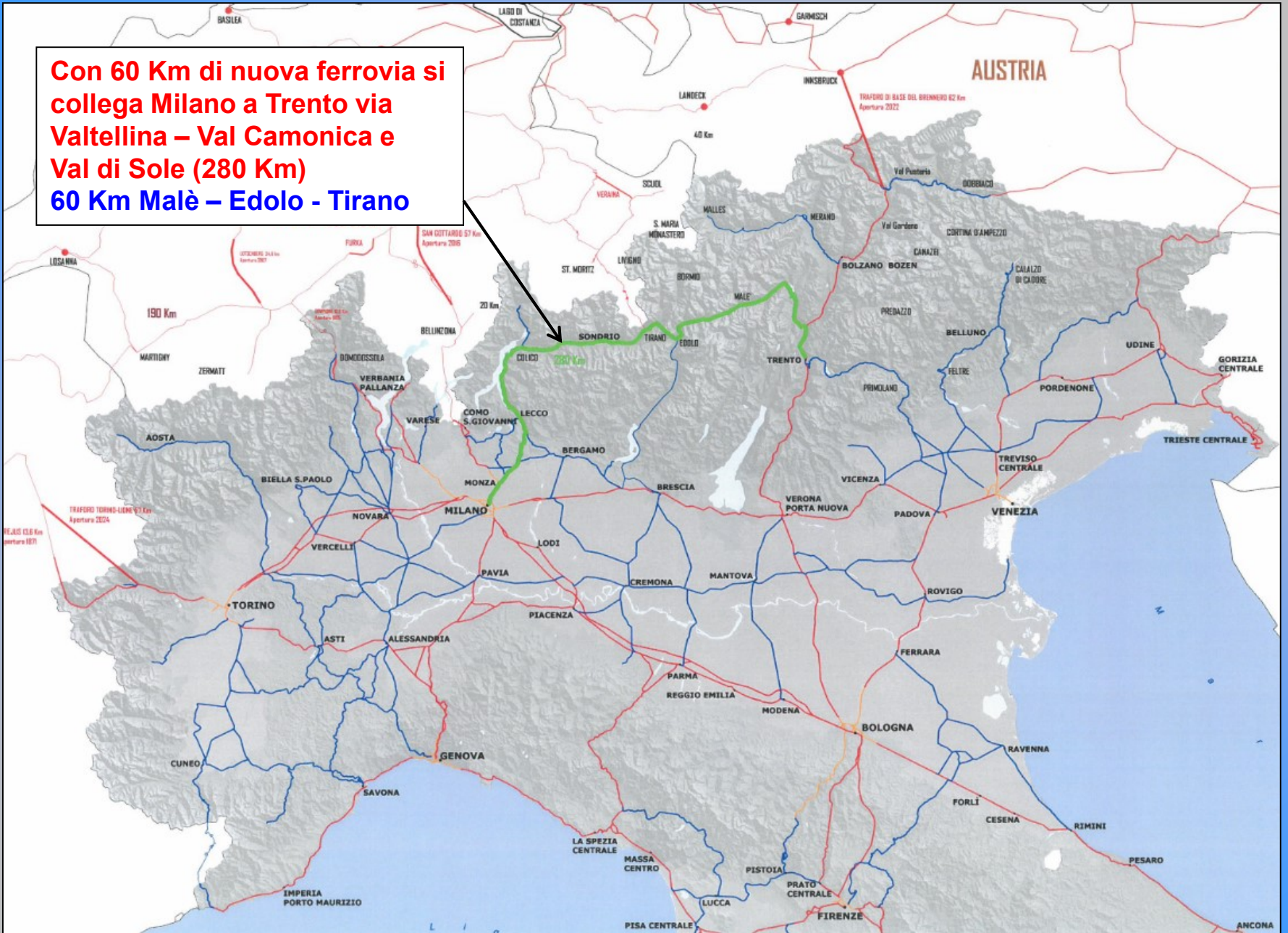
48% IN PIU'
DI SCAVO
RISPETTO A
SINGOLA CANNA
FERROVIARIA

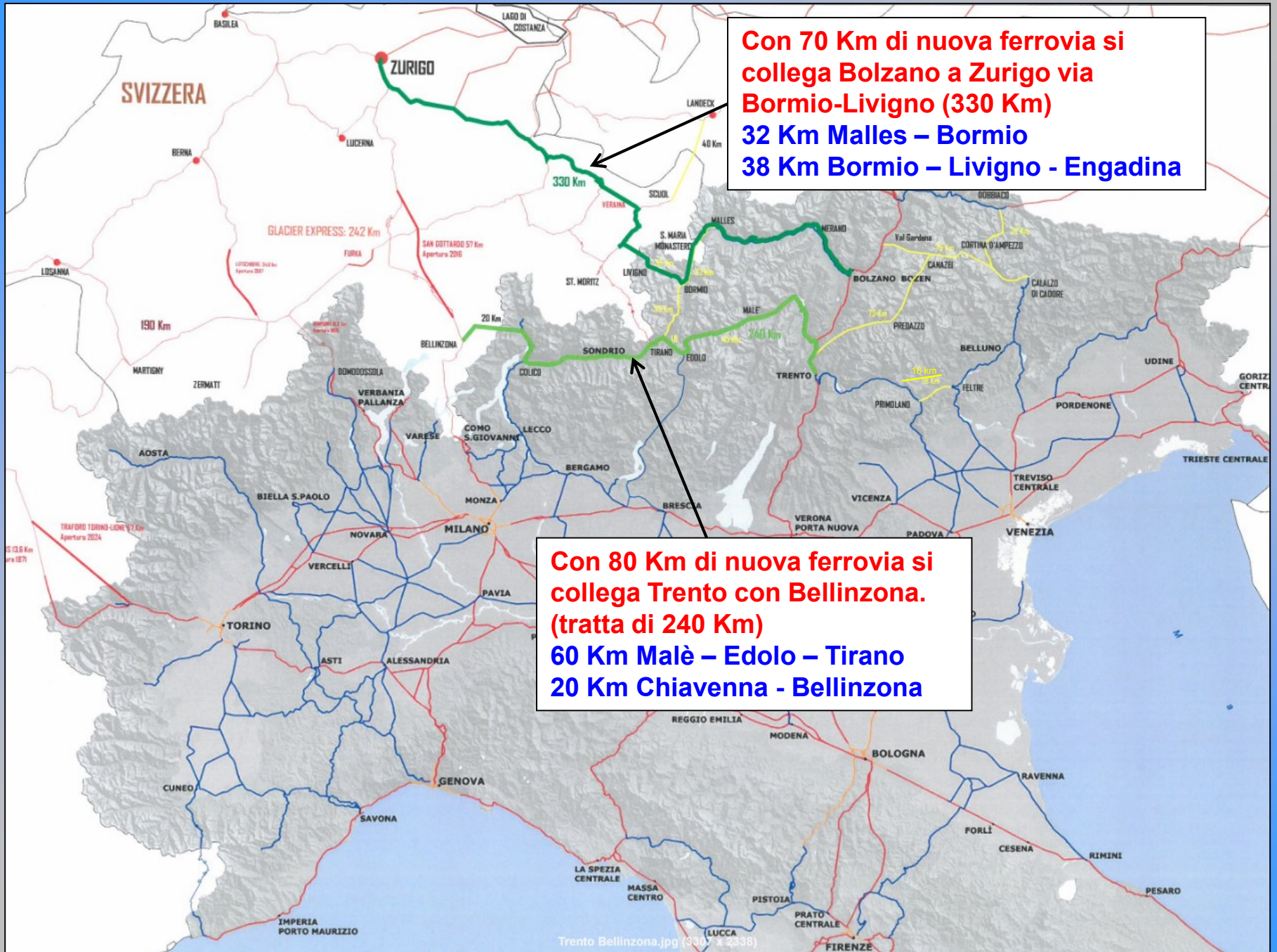
**ALCUNI ESEMPI DI TRATTE
CHE SI POTREBBERO
OTTENERE GRAZIE A
QUESTI COLLEGAMENTI**

**Con 67 Km di nuova ferrovia si
collega Milano a Bolzano via
Valtellina-Val Venosta (315 Km)
32 Km Malles – Bormio
35 Km Bormio - Tirano**



**Con 60 Km di nuova ferrovia si
collega Milano a Trento via
Valtellina – Val Camonica e
Val di Sole (280 Km)
60 Km Malè – Edolo - Tirano**





**Con 70 Km di nuova ferrovia si collega Bolzano a Zurigo via Bormio-Livigno (330 Km)
32 Km Malles – Bormio
38 Km Bormio – Livigno - Engadina**

**Con 80 Km di nuova ferrovia si collega Trento con Bellinzona. (tratta di 240 Km)
60 Km Malè – Edolo – Tirano
20 Km Chiavenna - Bellinzona**



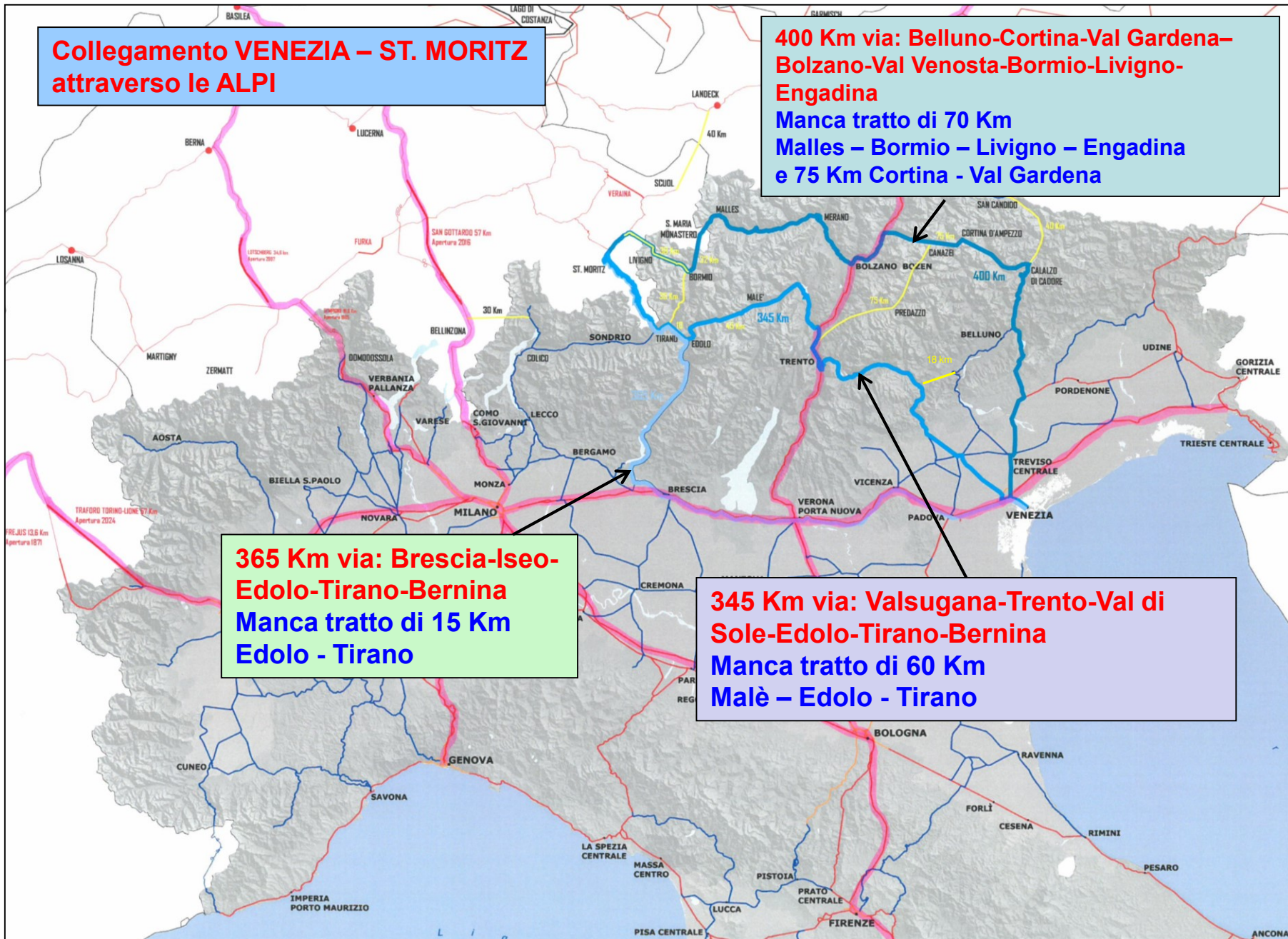
**Collegamento VENEZIA – ST. MORITZ
attraverso le ALPI**

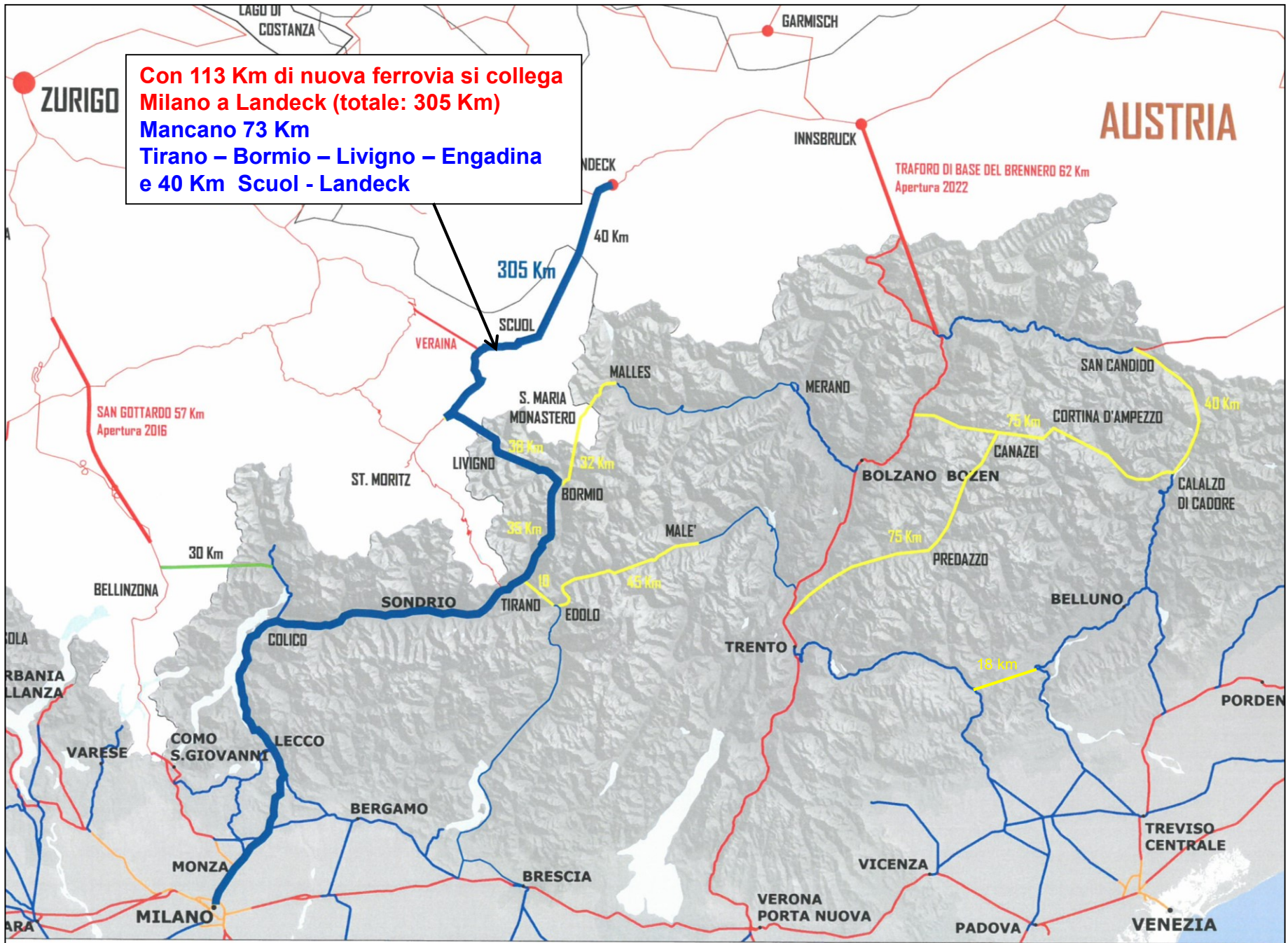
**400 Km via: Belluno-Cortina-Val Gardena-
Bolzano-Val Venosta-Bormio-Livigno-
Engadina**

**Manca tratto di 70 Km
Malles – Bormio – Livigno – Engadina
e 75 Km Cortina - Val Gardena**

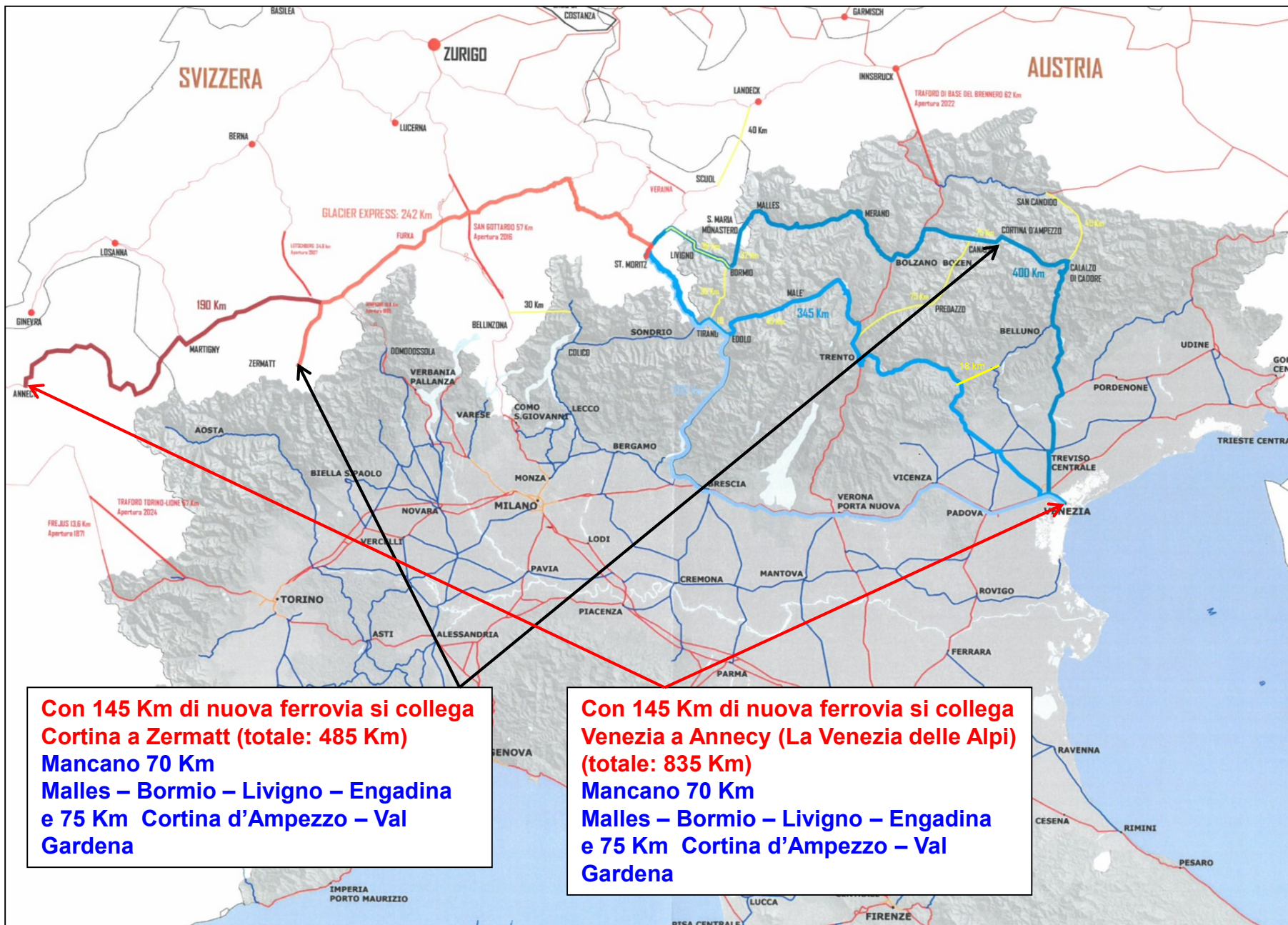
**365 Km via: Brescia-Iseo-
Edolo-Tirano-Bernina**
**Manca tratto di 15 Km
Edolo - Tirano**

**345 Km via: Valsugana-Trento-Val di
Sole-Edolo-Tirano-Bernina**
**Manca tratto di 60 Km
Malè – Edolo - Tirano**





**Con 113 Km di nuova ferrovia si collega
Milano a Landeck (totale: 305 Km)
Mancano 73 Km
Tirano – Bormio – Livigno – Engadina
e 40 Km Scuol - Landeck**



**Con 145 Km di nuova ferrovia si collega
 Cortina a Zermatt (totale: 485 Km)**
Mancano 70 Km
**Malles – Bormio – Livigno – Engadina
 e 75 Km Cortina d’Ampezzo – Val
 Gardena**

**Con 145 Km di nuova ferrovia si collega
 Venezia a Anney (La Venezia delle Alpi)
 (totale: 835 Km)**
Mancano 70 Km
**Malles – Bormio – Livigno – Engadina
 e 75 Km Cortina d’Ampezzo – Val
 Gardena**

**E MOLTI PERCORSI
AD ANELLO**

STIMA COSTI

	Tratta	In Galleria	Fuori Terra	Totale	Costo Galleria	Costo Fuori Terra	Costo Totale
		Km	Km	Km	M€/Km	M€/Km	M€/Km
1	Malles - Bormio - Tirano	41	26	67	30,00	20,00	1.750,00
2	Bormio - Livigno - Engadina	29	9	38	30,00	20,00	1.050,00
3	Mezzana - Edolo - Tirano	29	26	55	30,00	20,00	1.390,00
4	Bellinzona - Chiavenna(Mesolcina)	15	5	20	30,00	20,00	550,00
5	Val Gardena - Cortina d'Ampezzo	30	45	75	30,00	20,00	1.800,00
6	Trento – Canazei (Valli Cembra – Fiemme e Fassa)	30	45	75	30,00	20,00	1.800,00
7	Cortina d'Ampezzo – Dobbiaco (collegamento con l'Austria)	16	16	32	30,00	20,00	800,00
8	Primolano - Feltre	5	13	18	30,00	20,00	410,00
9	Scuol – Landeck (in Svizzera)	20	20	40	30,00	20,00	1.000,00
		215	205	420			10.550,00

TUTTE QUESTE OPERE, HANNO UN COSTO, DELLO STESSO ORDINE DI GRANDEZZA DEL TRAFORO DEL BRENNERO E POTREBBERO ESSERE IL SUO NATURALE COMPLETAMENTO

IL BRENNERO, NON SOLO COME COLLEGAMENTO TRA LE PIANURE POSTE A NORD E A SUD DELLE ALPI, MA COME ASSE PORTANTE DAL QUALE, TRA BOLZANO E TRENTO, CI SI DIRAMA ALL'INTERNO DELLE VALLATE ALPINE

OBBIETTIVO

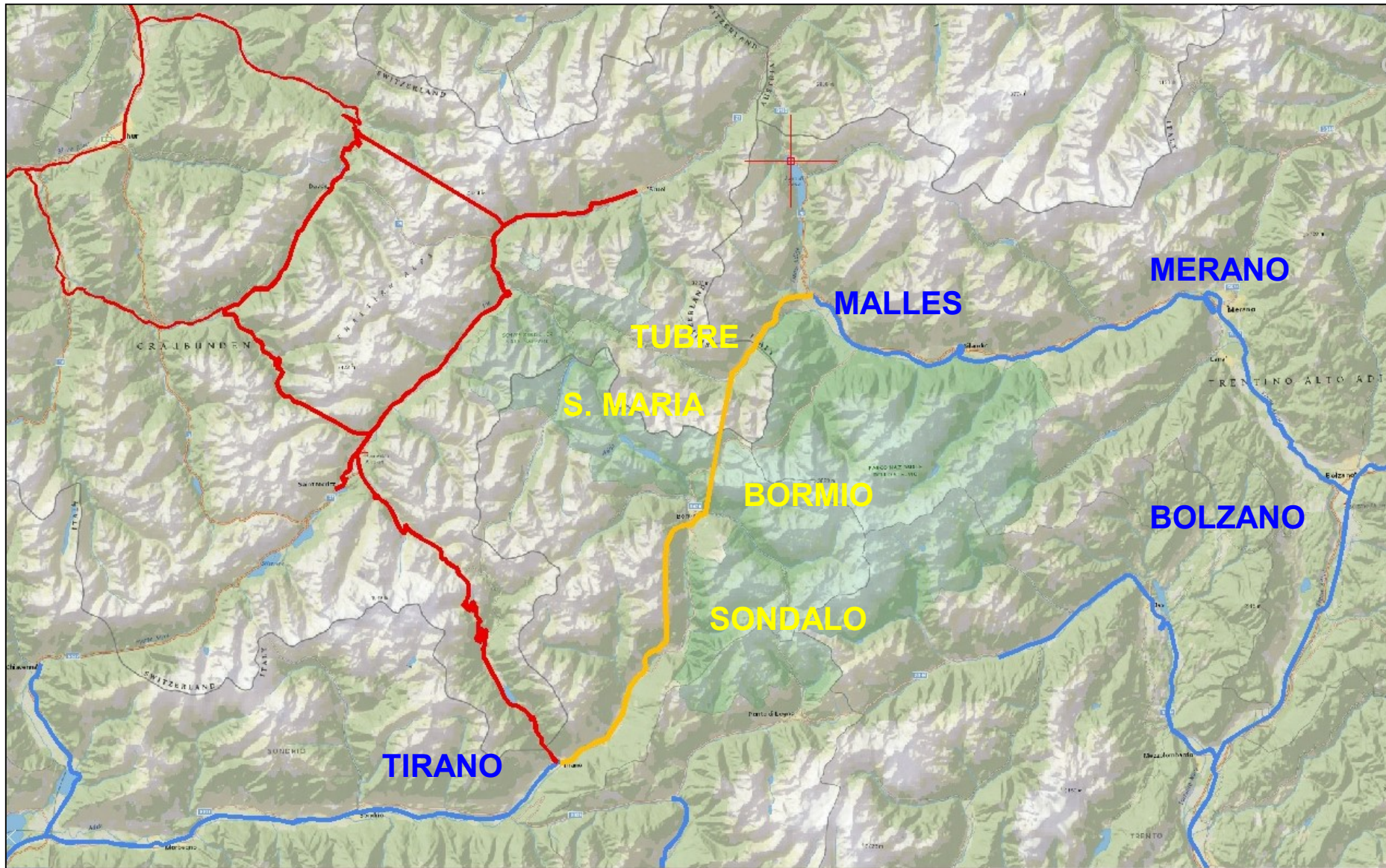
COLLEGARE.....



..... E SE SI CONSIDERA LA RETE FERROVIARIA ESISTENTE SULLE ALPI:
L'INTERO ARCO ALPINO

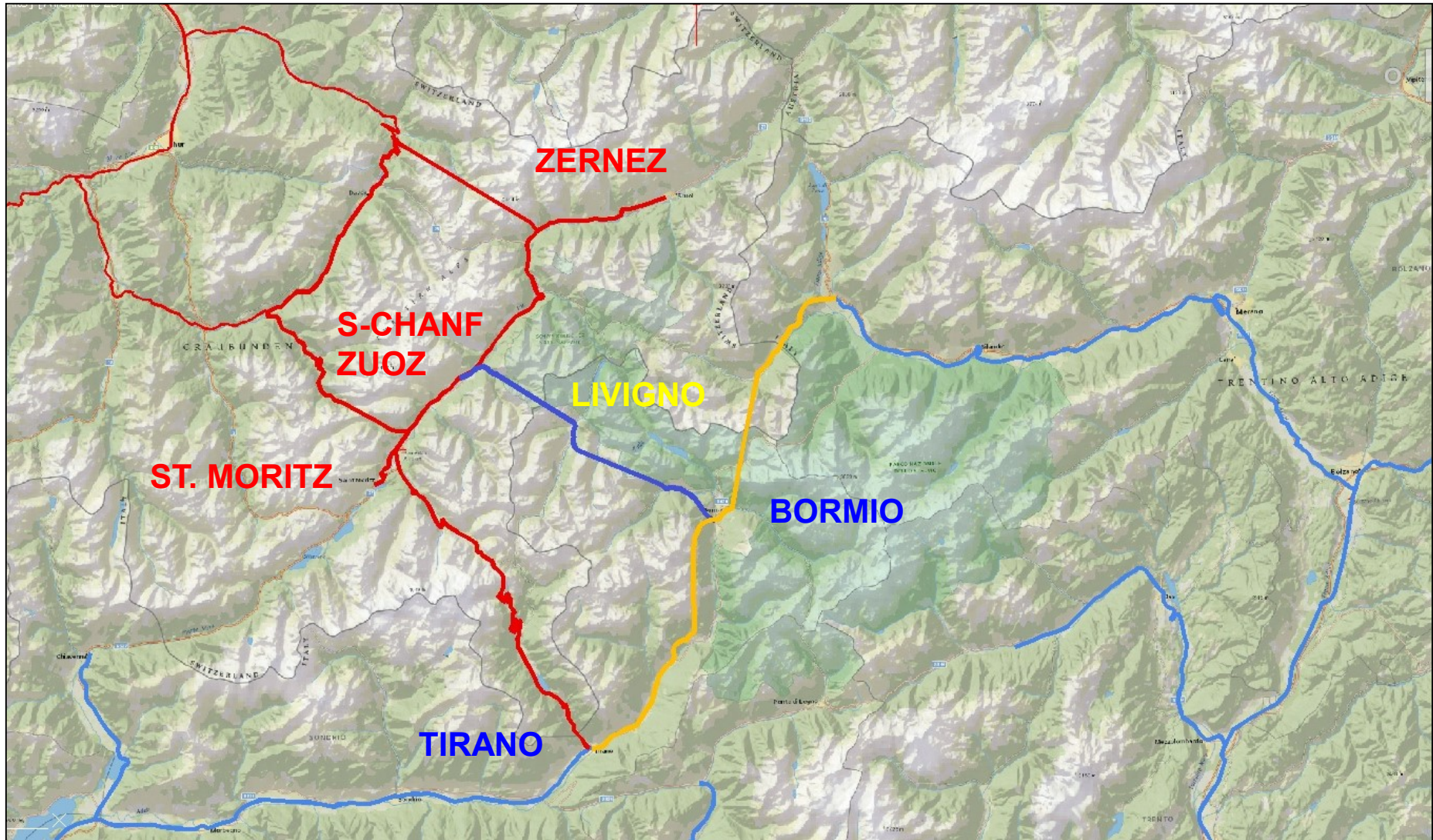
APPROFONDIMENTO SU VALTELLINA E DINTORNI

COLLEGAMENTO N° 1: VAL VENOSTA – VAL MONASTERO - VALTELLINA



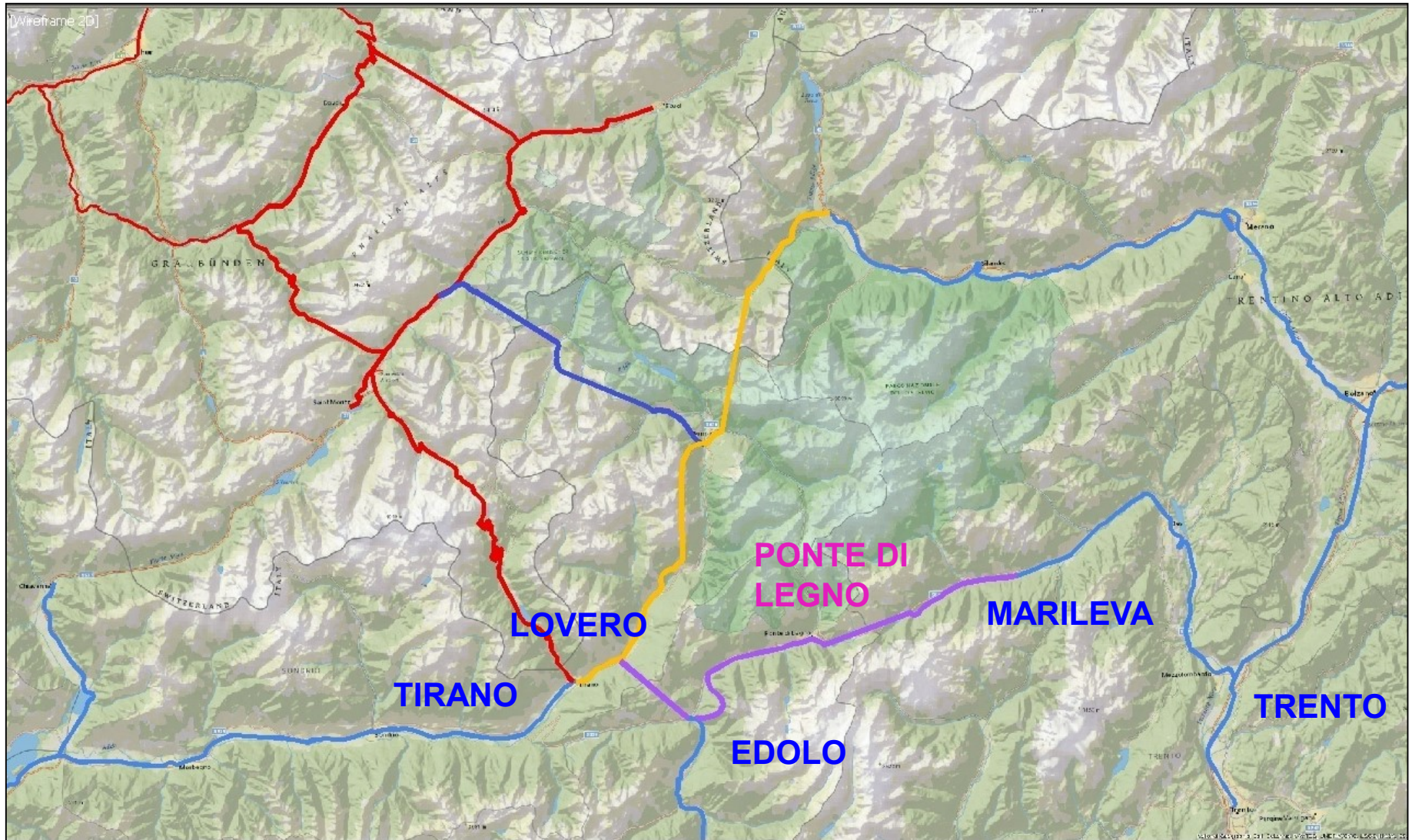
41 Km in GALLERIA e 26 Km FUORI TERRA (TOTALE = 67 Km)

COLLEGAMENTO N° 2: BORMIO – LIVIGNO - ENGADINA



29 Km in GALLERIA e 9 Km FUORI TERRA (TOTALE = 38 Km)

COLLEGAMENTO N° 3: VAL DI SOLE - VAL CAMONICA - VALTELLINA



29 Km in GALLERIA e 26 Km FUORI TERRA (TOTALE = 55 Km)

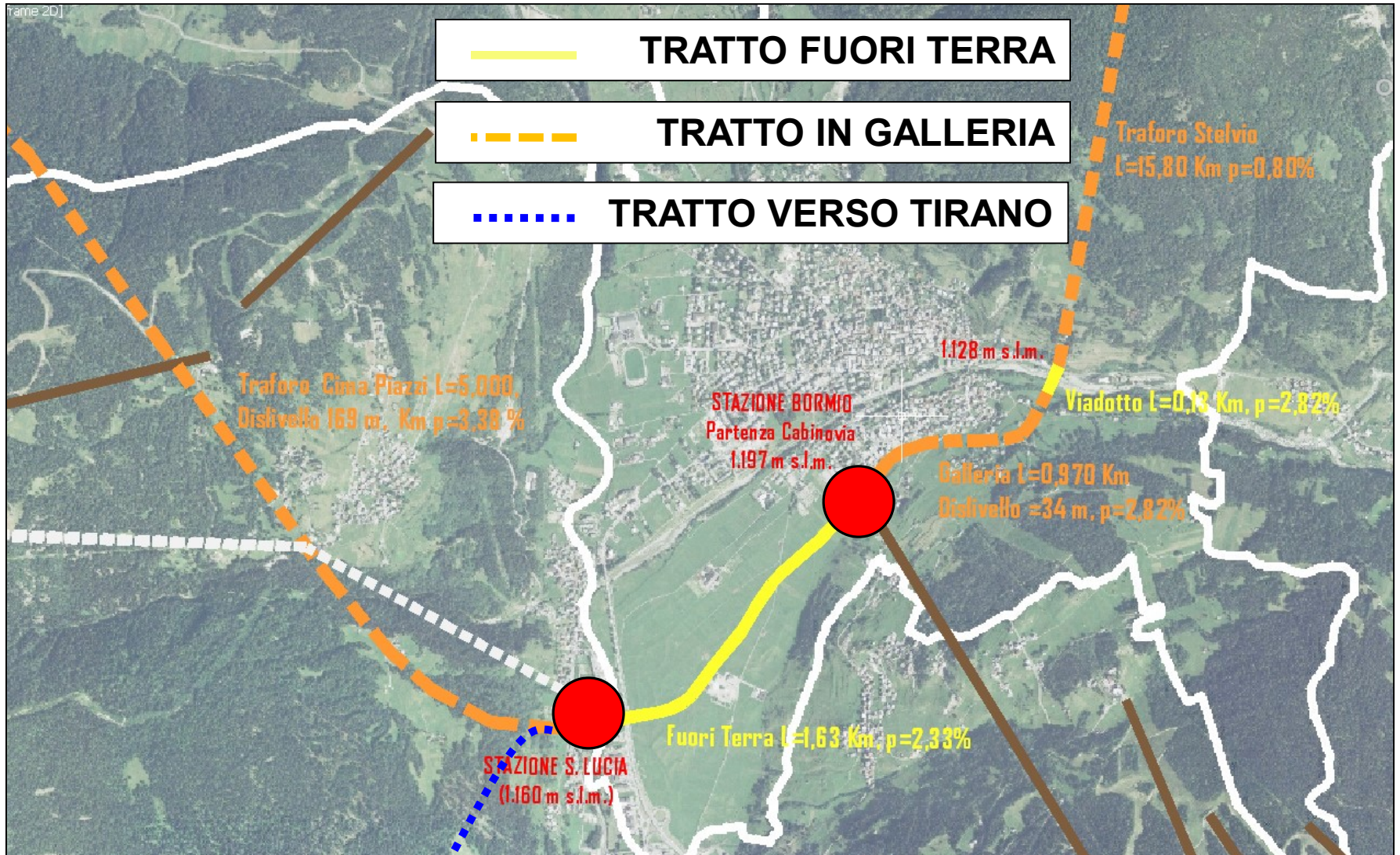
COLLEGAMENTO N° 1: MALLES - TUBRE



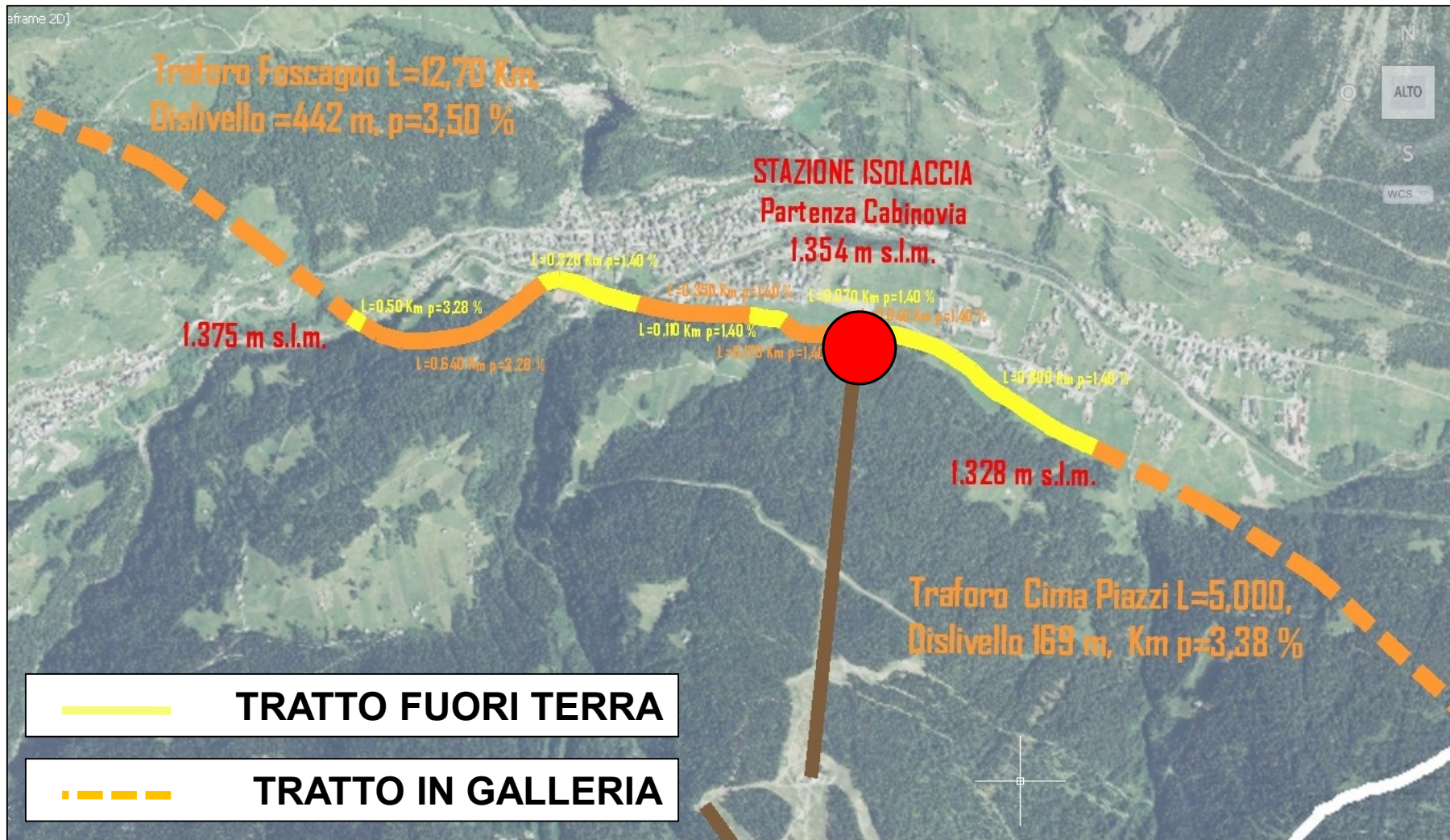
COLLEGAMENTO N° 1: TUBRE – S. MARIA MONASTERO



COLLEGAMENTO N° 1 – BORMIO



COLLEGAMENTO N° 2 – VALDIDENTRO



COLLEGAMENTO N° 2 – LIVIGNO



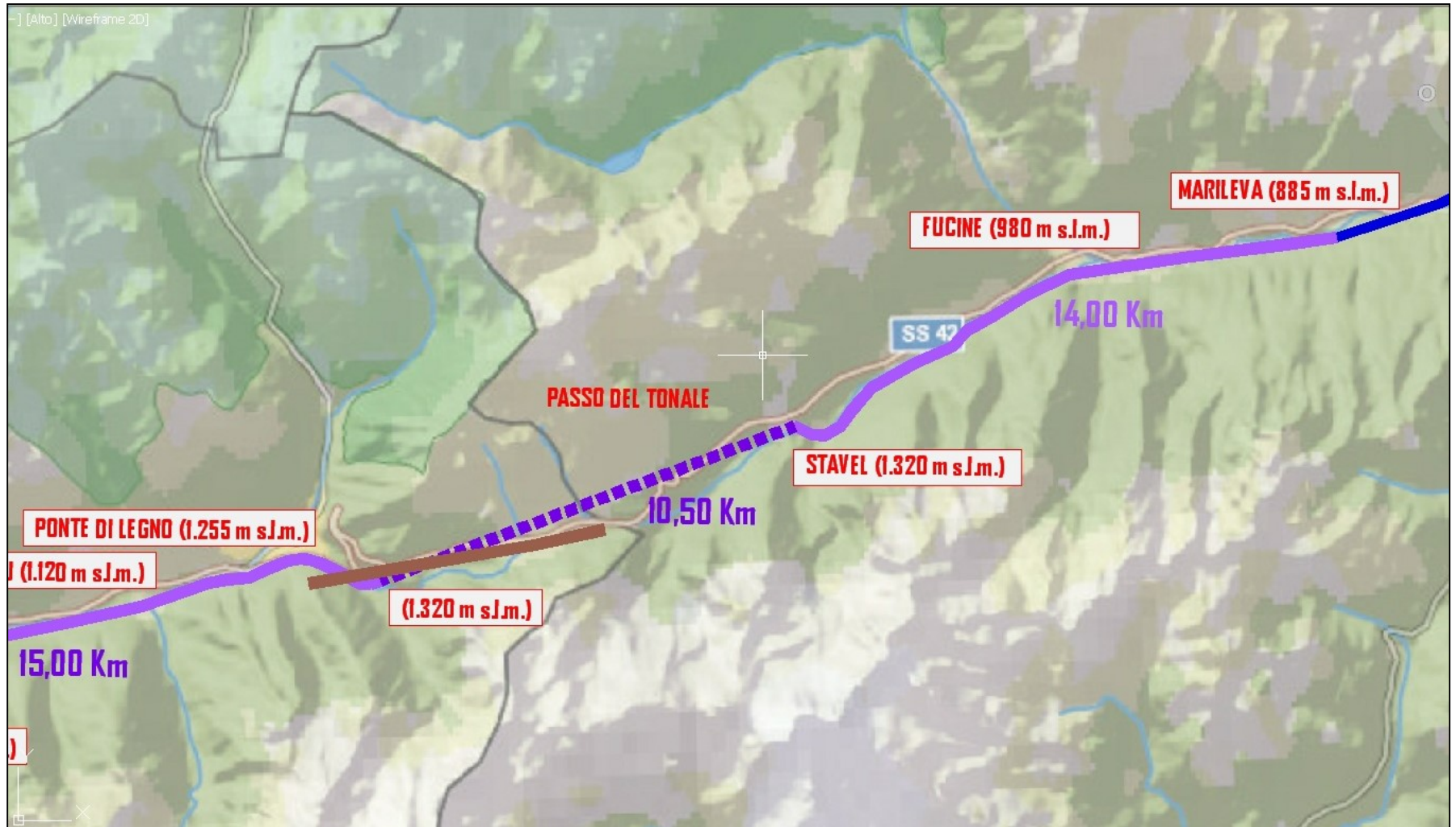
COLLEGAMENTO N° 2 – ENGADINA



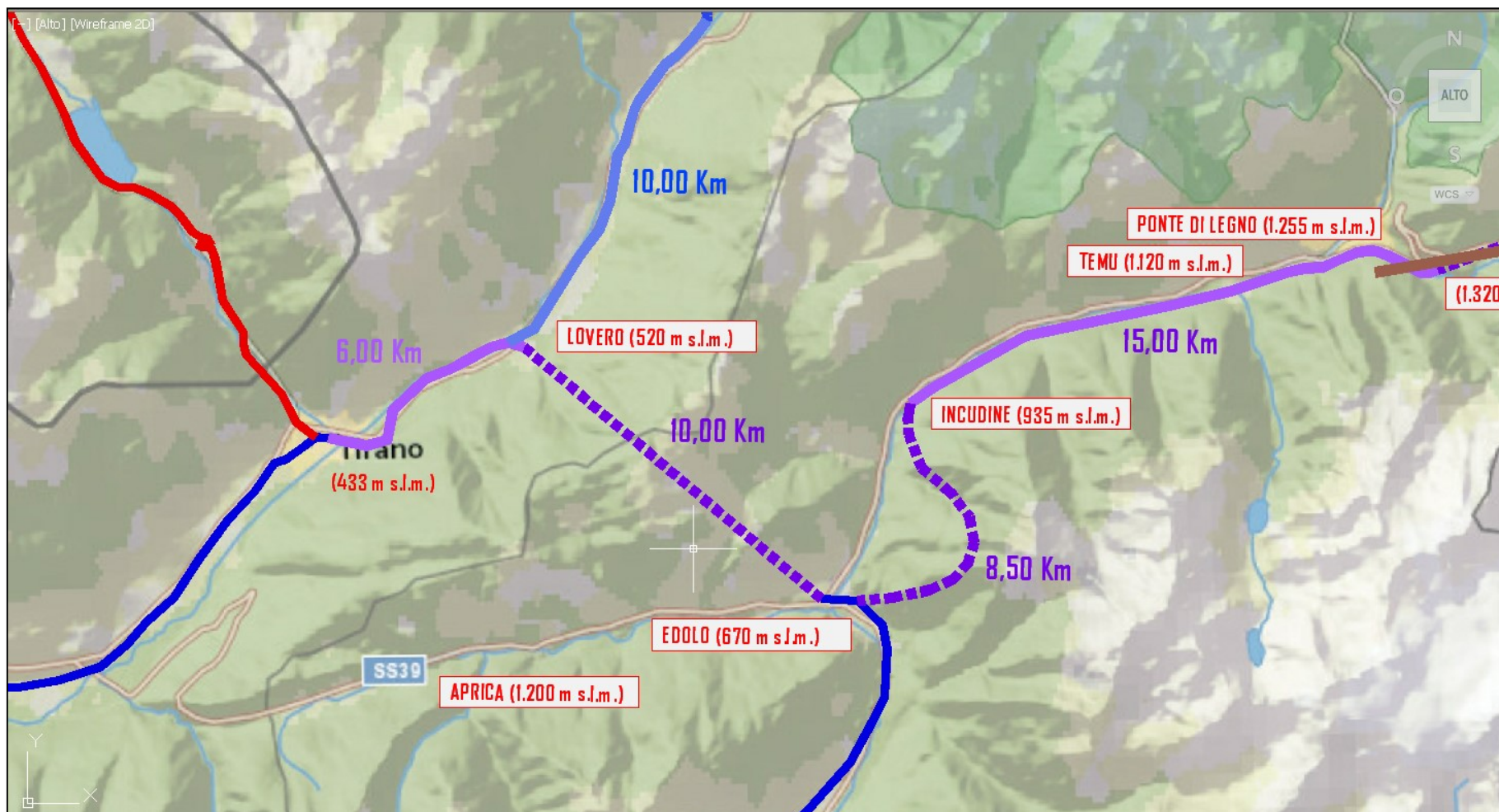
COLLEGAMENTO N° 1: TIRANO - BORMIO



COLLEGAMENTO N° 3: MARILEVA – PONTE DI LEGNO



COLLEGAMENTO N° 3: PONTE DI LEGNO - TIRANO



Due binari



...una linea che unisce



FERROVIA RETICA (2008)



CONVENTO DI MUSTAIR (1983)



**PATRIMONI
DELL'UMANITA'**



DOLOMITI (2009)



**INCISIONI RUPESTRI
VAL CAMONICA (1979)**

Due binari



...una linea che unisce



FORTINO MILITARE STELVIO



TARASP



**SANTUARIO
MADONNA DI TIRANO**



GLORENZA



PALAZZO BESTA A TEGLIO



CASTEL COIRA

Due binari



...una linea che unisce



BERNINA



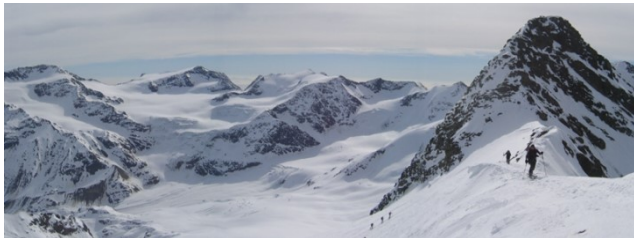
DOLOMITI



GRUPPI MONTUOSI



OETZTALER ALPEN



ORTLES - CEVEDALE

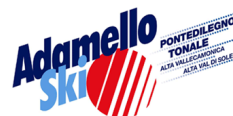


ADAMELLO - BRENTA

Due binari



...una linea che unisce



Due binari



...una linea che unisce

ST.MORITZ



SCUOL



BORMIO



STAZIONI TERMALI

MERANO



BOARIO



Due binari



...una linea che unisce



PARCO NAZIONALE DELLO STELVIO



PARK NAZIUNAL SVIZER



PARCHI NATURALI



PARCO ADAMELLO BRENTA



PARCO DI TESSA - MERANO

PARCO DELLE OROBIE

Due binari



...una linea che unisce

Piste ciclabili
SENTIERO VALTELLINA
CICLABILE DELLA VAL VENOSTA
CICLABILI ENGADINA
CICLABILE VAL DI SOLE
CICLABILE VAL CAMONICA

Mountain Bike



Le grandi salite STELVIO - GAVIA - MORTIROLO - BERNINA



Due binari



PIZZOCCHERI



BISCIOLA



BRESAOLA



SPECK



CANEDERLI



STRUDEL

Slow Food®
ENOGASTRONOMIA

...una linea che unisce

Due binari



...una linea che unisce



AMARO BRAULIO



SAUVIGNON
VAL VENOSTA

SFORZATO DI VALTELLINA



BIRRA SVIZZERA



BIRRA STELVIO



BIRRA FORST

ALCUNI ESEMPI DI OPERE REALIZZATE NEL PASSATO:

- Strada dello Stelvio:

Costruita dal 1820 al 1825 (5 anni – meno di 2 anni lavorativi)

Lunghezza = 49 Km

Da 880 m s.l.m. a 2.758 m s.l.m.

- Ferrovia del Bernina: Tirano – St. Moritz:

Costruita dal 1906 al 1910 (4 anni)

Lunghezza = 61 Km

Da 429 m s.l.m. a 2.253 m s.l.m.

- Gallerie Impianti Idroelettrici Alta Valtellina:

Costruite negli anni '50.

Lunghezza totale = 182 Km

- Trafori ferroviari:

Frejus: Costruito dal 1857 al 1871 (14 anni)

A doppio binario, lunghezza = 13.636 m

S. Gottardo: Costruito dal 1872 al 1882 (10 anni)

A doppio binario, lunghezza = 14.984 m

Sempione: Costruito dal 1898 al 1906 (8 anni)

Due gallerie a semplice binario, lunghezza = 19.802 m

I primi grandi trafori sono stati fatti sulle Alpi.

Fuori dalle Alpi:

- Grande galleria dell' Appennino in Italia: Apertura 1934 L=18.507 m

- Giappone: Traforo da 11.350 m aperto nel 1960

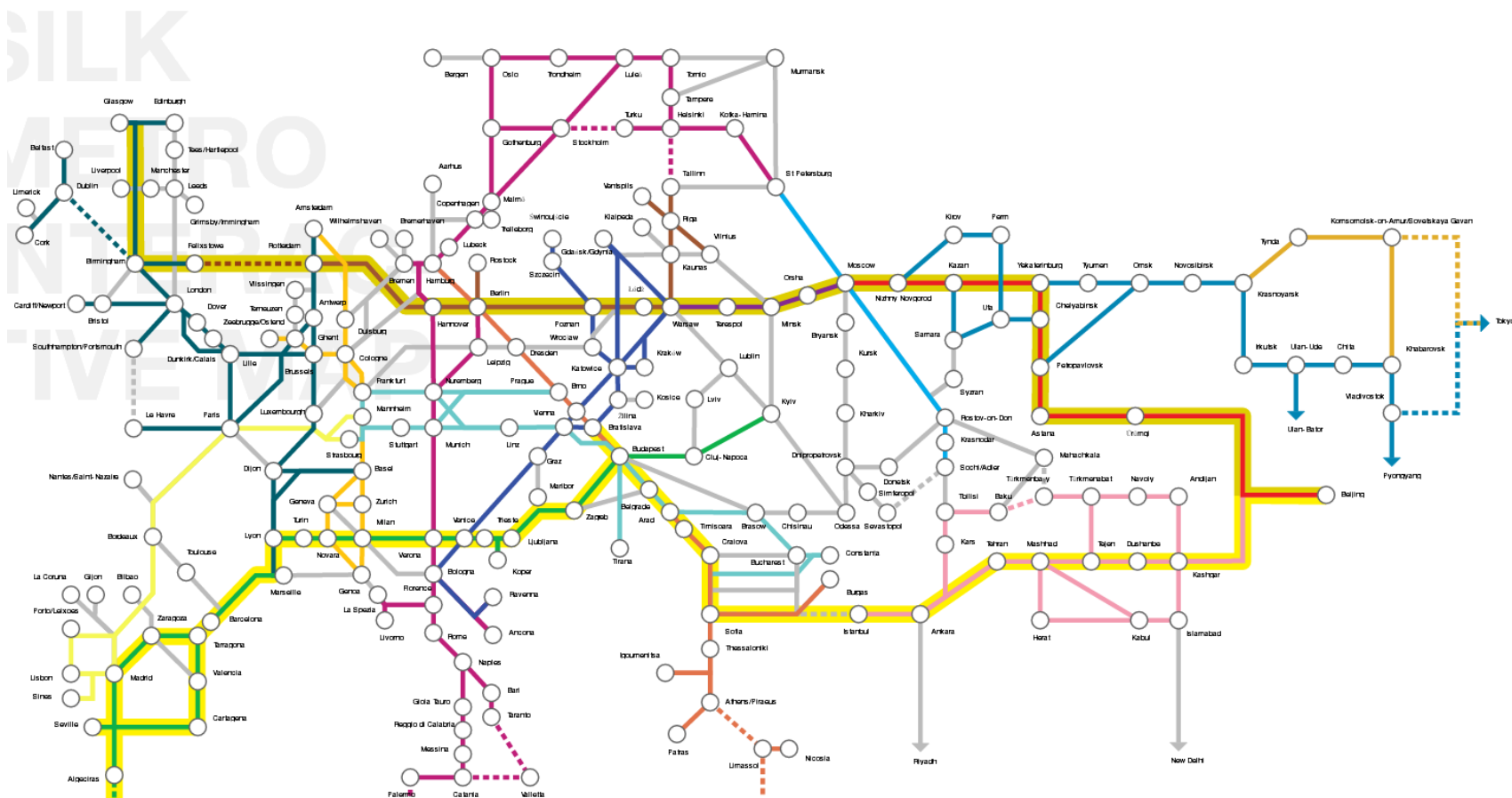
NEL MONDO

- **VENGONO REALIZZATI MIGLIAIA DI KM DI NUOVA FERROVIA E DI NUOVE METROPOLITANE OGNI ANNO**
- **LA CINA STA' INVESTENDO SULLE FERROVIE NON SOLO SUL SUO TERRITORIO, MA ANCHE IN MOLTI PAESI DELL'AFRICA**
- **LA SVIZZERA E' DISPOSTA AD INVESTIRE IN ITALIA PUR DI COLLEGARE IL SAN GOTTARDO CON GENOVA**
- **SONO IN CORSO ACCORDI E STUDI PER UNA RETE FERROVIARIA AD ALTA VELOCITA' EURO – ASIATICA, DENOMINATA LA VIA DELLA SETA FERROVIARIA**



Da Torino a Pechino in 26 ore con la “via ferroviaria della seta”

Calcola quanto tempo s’impiegherà per raggiungere le principali città di Europa e Asia grazie alla nuova ferrovia intercontinentale



IN ITALIA

- **SUL BILANCIO DELLO STATO, GLI INVESTIMENTI SULLE INFRASTRUTTURE NEL 2015 HANNO INCISO PER 1,4 %**
- **LA SPESA CORRENTE INCIDE PER IL 57,4 %**
- **GLI INTERESSI ED I RIMBORSI DEI PRESTITI INCIDONO PER IL 37,9 %**
- **LE PRIME 50 IMPRESE DI COSTRUZIONI ITALIANE, NEL 2015 HANNO FATTO PIU' LAVORI ALL'ESTERO CHE IN ITALIA.**

LE RECENTI SCELTE:

- **LA RIATTIVAZIONE DELLA FERROVIA MERANO – MALLEES, CON GLI OTTIMI RISULTATI RAGGIUNTI**
- **L'ALTA VELOCITA' ITALIANA, CON I BUONI RISULTATI RAGGIUNTI**
- **I RECENTI ACCORDI TRA PROVINCIA DI BOLZANO E LA REGIONE VENETO PER I COLLEGAMENTI FERROVIARI**
- **I RECENTI ACCORDI TRA PROVINCIA DI BOLZANO E LA REGIONE LOMBARDIA PER IL TRAFORO DELLO STELVIO**

FANNO BEN SPERARE, ANCHE PER LA MONTAGNA, AD UNA NUOVA FASE DI RILANCIO DEL TRASPORTO FERROVIARIO E NEL TRASPORTO PUBBLICO IN GENERALE

I COLLEGAMENTI INTERVALLINI E TRANSFRONTALIERI ALPINI PORTANO:

- **LA RIDUZIONE DEL TRAFFICO SU GOMMA**
- **LA RIDUZIONE DELL' INQUINAMENTO**
- **RISPARMIO ENERGETICO**
- **SALVAGUARDIA DEL TERRITORIO**
- **A RICONQUISTARE COMPETITIVITA' SUL MERCATO
TURISTICO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE**
- **AD UNA RIDUZIONE DELLO SPOPOLAMENTO, NON FINE A
SE STESSO, MA CON L' OBBIETTIVO DI MANTENERE UOMINI
E DONNE CAPACI DI GESTIRE IL PROPRIO DESTINO E DI
DARE IDENTITA' AL PROPRIO TERRITORIO.**
- **VOLANO DI CULTURA DEL TRASPORTO FERROVIARIO, DAL
NORD DELLE ALPI, AL SUD DELLE ALPI VERSO TUTTO IL
RESTO D' ITALIA**

I COLLEGAMENTI INTERVALLINI E TRANSFRONTALIERI ALPINI PORTANO:

- **NON SOLO BENEFICI AMBIENTALI, MA ANCHE BENEFICI ECONOMICI.**
- **SE NON SI REALIZZANO SI RISCHIA DI PERDERE UNA ENORME FETTA DI MERCATO.**
- **CONSENTE DI FAR SISTEMA, TRA LE VARIE LOCALITA' ALPINE (SOPRATTUTTO SUL SETTORE TURISTICO).**

CONCLUSIONI

- **BISOGNA FAR SINERGIA TRA DOLOMITI, ALPI CENTRALI E CANTON GRIGIONI**
- **SFRUTTARE LA GRANDE OPPORTUNITA' DELLA MACRO REGIONE ALPINA**
- **FAR DIALOGARE TRA LORO I VARI PROGETTI GIA' AVVIATI**
- **GRAZIE AI BANDI INTERREG ITALIA – SVIZZERA O AI BANDI SPAZIO ALPINO, AVVIARE UNA PIANIFICAZIONE UNIVOCA E CONDIVISA A LIVELLO DI ALPI**
- **BISOGNA FAR SINERGIA TRA LA MONTAGNA E LE CITTA' CIRCOSTANTI**

NON SONO OPERE CHE SI POSSONO REALIZZARE DALL'OGGI AL DOMANI, MA PRIMA SI COMINCIA A PIANIFICARLE E PRIMA SI POSSONO REALIZZARE

CONCLUSIONI

**NON E' SOLO FATTIBILE
(SOTTO TUTTI GLI ASPETTI)**

MA E' INDISPENSABILE