



Dolomiti, senza ferrovia mobilità e turismo al collasso

di Redazione

TRENTO - Le grandi opere ferroviarie realizzate tra fine Ottocento e inizio Novecento nel Tirolo storico, culminate nel 1867 con l'apertura della Ferrovia del Brennero, rappresentarono una svolta per lo sviluppo sociale, economico e turistico dell'intera regione alpina. Un sistema capillare fatto di ferrovie, tramvie e funicolari metteva in comunicazione pianura e valli montane, consentendo rapidi spostamenti in un'epoca in cui l'automobile era ancora un bene raro.

Nel corso del tempo, tuttavia, molte di queste infrastrutture sono state dismesse a favore della rete stradale. Una scelta che oggi presenta il conto: le principali valli alpine e dolomitiche risultano paralizzate dal traffico automobilistico, soprattutto nei periodi di alta stagione turistica, mentre l'offerta ferroviaria resta limitata a poche direttrici principali.

A riportare l'attenzione sul tema è stata la conferenza "Il ruolo dell'Unione Europea per il potenziamento delle reti ferroviarie nelle aree alpine", organizzata il 20 maggio 2025 da TransDolomites presso la sede di rappresentanza dell'Euregio. Tra i partecipanti, rappresentanti della Commissione Europea, Parlamento UE, EUSALP, e le autorità ferroviarie di Svizzera e Austria.



Disegno TransDolomites

Durante l'incontro è emersa la necessità di intervenire con urgenza per potenziare la rete ferroviaria secondaria e realizzare nuove connessioni tra la futura Galleria di Base del Brennero (BBT), attesa in esercizio nel 2032, e le valli turistiche del Tirolo, Alto Adige e Trentino. Secondo l'europarlamentare Herbert Dorfmann, l'entrata in funzione della BBT comporterà un forte incremento del traffico passeggeri su rotaia, con una potenziale utenza di oltre 100 milioni di cittadini europei entro 5 ore di viaggio da Trento. Ma le infrastrutture d'accesso alle valli - come Val di Fiemme, Fassa, Gardena, Badia e Cembra - risultano oggi totalmente inadeguate.

A confermare l'urgenza dell'intervento è anche la prospettiva dei Giochi Olimpici di Milano-Cortina 2026, che potrebbero portare a un ulteriore incremento di flussi turistici internazionali verso le Dolomiti. In assenza di collegamenti ferroviari efficienti, l'unica alternativa resta l'auto privata, con effetti devastanti in termini di traffico, emissioni e vivibilità dei territori montani.

Il progetto della Ferrovia delle Valli dell'Avisio, tra Trento e Penia di Canazei, recentemente oggetto di studio di fattibilità, è citato come uno degli esempi concreti su cui puntare per favorire il riequilibrio modale e la transizione ecologica nelle Alpi italiane. In parallelo, anche in Austria si discute di nuovi collegamenti verso lo Zillertal.

L'obiettivo condiviso è chiaro: ripensare la mobilità alpina attraverso una moderna rete ferroviaria di valle, che tragga ispirazione dalla visione lungimirante dell'Impero austro-ungarico e dai modelli di successo svizzeri, per affrontare con strumenti adeguati le sfide climatiche e turistiche del XXI secolo.

Redazione - 29 luglio 2025

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.