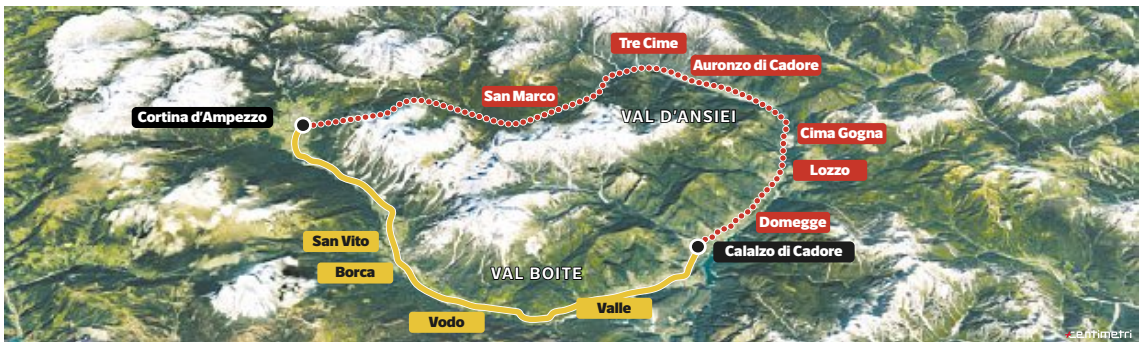

I percorsi
A sinistra i due tracciati alternativi. Sotto il Bernina Express, che è un modello a cui si ispira la Regione

L'opera

di **Andrea Zucco**

Due vie per il treno delle Dolomiti «Bello e veloce, ora scelgano i sindaci»

Da Calalzo a Cortina, ecco i tracciati. Zaia: «Pronto in 8-10 anni». Costerà 700 milioni

BELLUNO Un treno silenzioso, ecocompatibile, in grado di collegare Venezia e Cortina in due ore e lanciare un ponte verso l'Alto Adige: così la Regione disegna il ritratto del Treno delle Dolomiti che nei piani del governatore Luca Zaia dovrebbe collegare Calalzo di Cadore e la Conca ampezzana entro 8 o 10 anni.

Ieri la prima presentazione dei due tracciati allo studio, che verranno illustrati ai sindaci bellunesi nelle prossime settimane. «La presentazione dimostra che per noi non è un sogno irrealizzabile, che la Regione sta seriamente lavorando a questo progetto, che ci crede, anche in forza dell'intesa firmata con il Ministro delle infrastrutture e il presidente della Provincia Autonoma di Bolzano a febbraio del 2016 – ha commentato Zaia - Da allora non siamo stati fermi e oggi consegniamo alle valutazioni del territorio due ipotesi progettuali di tracciato, affinché sia scelta quella ritenuta più vantaggiosa per l'intero bellunese». A incontrare sindaci, associazioni di categoria e altri soggetti interessati sarà l'assessore regionale ai Trasporti Elisa De Berti. «Ma sia chiaro sin d'ora – ha puntualizzato la diretta interessata - che dovranno essere superati i campanilismi, che nella scelta del tracciato dovrà prevalere l'interesse dell'intero territorio e della sua comunità e non quello di una singola località». Le consultazioni inizieranno a breve e si chiuderanno entro la fine di settembre.

Sul tavolo, ci sono due progetti da valutare. Il primo ripercorre le tracce della vecchia ferrovia, dismessa nel 1964: da Calalzo, il tracciato si inoltrerebbe nella valle del Boite fermando a Valle di Cadore, Vodo, Borca e San Vito prima di arrivare a Cortina. Proprio alla Regina delle Dolomiti sarebbero dedicate ben tre stazioni, ovvero Cortina Sud, Cortina Centro (sotterranea) e Cortina Nord. Per superare il problema dei cambi di quota e dell'estrema franosità dell'Antelao e del Sorapiss (che negli anni hanno tempestato di frane San Vito e Acquabona), il treno correrebbe soprattutto in galleria. Un chilometro e 600 metri poco dopo la partenza, altri 4,9 dopo un'uscita alla luce del sole per soli 160 metri di viadotto, altri 6,5 tra le stazioni di Valle e Vodo. Tra Borca e San Vito, nuova galleria da 4,7 chilometri. Penultima galleria poco prima di Cortina Sud, poco più di un chilometro. Poi, una circonvallazione ferroviaria sotterranea da oltre 5 chilometri per Cortina Centro e Cortina Nord.

Anche l'opzione della val d'Ansiei prevederebbe lo stesso semicerchio sotterraneo intorno al paese, ma nel complesso avrebbe molti più chilometri di corsa all'aperto. Fatta eccezione per il tunnel dopo Cima Gogna (3,3 chilometri) e quello sotto il Sorapiss (poco meno di 9), i tunnel non supererebbero mai il chilometro e mezzo e ci sarebbe molto più tempo per guardare il panorama. Per raggiungere Cortina dalla val d'Ansiei su 48 chilometri di ferrovia ci vorrebbero 58 minuti. Fermate a Domegge, Lozzo, Cima Gogna, Auronzo, Tre Cime e San Marco (poco prima del tunnel finale sotto il Sorapiss). Rispetto all'opzione della val Boite, significherebbe posare 15 chilometri di binari in più, allungando il viaggio di circa 18 minuti.

Per Zaia, la ferrovia cadorina è una somma di sfide: se da un lato, infatti, c'è il sogno di «collegare Venezia a Cortina in due ore» (che farebbe propendere per il percorso più veloce), dall'altro c'è la visione di «un treno con ampie vetrate al posto dei finestrini tradizionali» (che valorizzerebbe il percorso più scenografico). Saranno i sindaci a dare un'indicazione di massima, ma a tirare le fila sarà la Regione. «Che non ci si inventi un referendum anche per decidere il tracciato», ha sorriso Zaia. Quale che sia l'opzione preferita dal territorio, si spenderanno sicuramente più di 700 milioni: escludendo l'Iva e gli indennizzi per gli espropri, la ferrovia in valle del Boite costerebbe 710 milioni , mentre per l'ipotesi auronzana ne servirebbero 745. I soldi dovranno arrivare dall'Europa, da Venezia e da Roma. Intanto, il sindaco di Cortina Gianpietro Ghedina si sbilancia un po': «Propendo per il percorso più veloce, magari l'opzione della valle del Boite potrebbe diventare una metropolitana di superficie – ha commentato ieri – Le tre stazioni a Cortina? Sono un po' perplesso, prima bisogna capire quale sarà il percorso di collegamento con l'Alto Adige». Il sindaco di Calalzo Luca De Carlo, invece, si augura che i privati reagiscano e sfruttino le occasioni: «Il pubblico finora ha fatto il suo dovere, ma alla fine chi noleggia le bici per la ciclabile delle Dolomiti (*che corre sopra la vecchia ferrovia interrata*, Ndr) è della val Pusteria».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In Regione

Pedemontana, niente più tassa

VENEZIA Con i 26 voti favorevoli della maggioranza e i 17 contrari dell'opposizione, il consiglio regionale ha approvato ieri la variazione di bilancio che manda definitivamente in archivio, dopo l'annuncio del governatore Luca Zaia, l'ipotesi di reintrodurre l'addizionale Irpef per finanziare il completamento della Pedemontana. La strada, dopo che la Regione è riuscita a divincolarsi dalle norme del Fiscal Compact splittando il contributo a favore di Sis in due annualità (160 più 140 milioni: verrà acceso un mutuo), era tracciata ma la discussione ha comunque rinfocolato il dibattito sulla grande opera: «Con questa operazione la Regione è a rischio finanziario, operativo e legale» ha detto il Pd, mentre il M5s tuona contro «l'ennesimo regalo al privato inadempiente». Dalla Lega, invece, il plauso a Zaia, «che ancora una volta è riuscito a non mettere le mani nelle tasche dei veneti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le stazioni
A Cortina ci saranno addirittura tre stazioni. Per il sindaco Ghedina forse sono troppe

Il sì dell'Enac. E la «Regina» avrà anche l'aeroporto

Via libera alla riapertura di Fiames. Ospiterà solo jet privati e charter. «Non taglieremo alberi»

La vicenda

Fabrizio Carbonera (foto sopra) è presidente di Cortinairport società che vuole aprire uno scalo turistico. L'Enac ha dato l'ok

CORTINA Sarà un aeroporto di *general aviation* aperto solo a jet privati fino a 19 posti, turboelica fino a 29, aerotaxi e voli charter. Decolli e atterraggi dovranno avvenire tra l'alba e il tramonto, di notte potranno volare solo gli elicotteri del 118 dall'eliporto aperto 24 ore su 24. Con queste raccomandazioni e una serie di prescrizioni per la sicurezza, l'Enac ha dato parere favorevole al progetto per l'aeroporto di Cortina. «Spero che il dibattito in corso con le Regole si risolva al meglio - l'auspicio del governatore Luca Zaia - Penso che lo scalo turistico possa essere concluso in tempo per i Mondiali».

«Possiamo farcela». Pausa. «Se non ci creano troppi problemi». La precisazione di Fabrizio Carbonera, pilota civile e presidente di Cortinairport, dice che inizia ora il vero iter per l'autorizzazione alla costruzione dell'hangar, dello scalo attrezzato e della pista da 1600 metri. Vale a dire il confronto col Comune e le Regole di Cortina, non esattamente entusiasti. «Metereologicamente Cortina è delicata, ci sono correnti forti - osserva il sindaco Gianpietro Ghedina - Come cittadino dico che può essere un'opportunità. Come amministratore devo valutare il progetto, il business plan per capire se sta in piedi: con 60 passeggeri al giorno diventa difficile la sostenibilità finanziaria». «Se posso permettermi: poche persone che contano sono meglio di cento passeggeri di un volo low cost», ribatte l'albergatore Gherardo Manaigo, che con l'imprenditore trevigiano Bruno Zago e Carbonera ha fondato Cortinairport per ridare uno scalo turistico all perla delle Dolomiti. Una pista d'atterraggio per il jet set: 25mila passeggeri al massimo ogni anno, un'aerostazione con showroom per il Made in Cortina, ristorante e bar, luogo di culto multiconfessionale, bancomat. E fit room, dove i clienti possono cambiarsi per andare subito a fare sci di fondo o discesa e non perdere neanche un attimo del weekend in montagna. Ci sarà anche un distributore di benzina avio per gli aerei privati, servizio che non esiste lungo la dorsale adriatica: l'impianto di stoccaggio e distribuzione lo realizza una nota multinazionale di carburanti. La pista sarà quella di Sant'Anna a Fiames, chiusa dopo l'incidente del 31 maggio 1976, quando il vento fece stallare in virata e schiantare al suolo un Cessna con sei persone a bordo. Il nuovo aeroporto dovrà seguire la normativa internazionale Easa. «Significa che ai lati della pista dovremmo lasciare 45 metri di prato, non 15, quindi abbiamo cambiato la posizione della pista - spiega Carbonera - Però adesso usciamo lateralmente al Sas Peròn, così non tagliamo gli alberi. Sottigliezze tecniche che ci danno maggiore sicurezza e ci permettono di tutelare il patrimonio boschivo».

Monica Zicchiero

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VkVSlyMjVm9sb0Vhc3lSZWFkZXJfUHJvdlRyZW50byMjIzMwZmQ1MjEyLWQwZDctNGIzNS1hYWM2LTM5NTY1OGMyZjdhZiMjIzIwMTctMDctMThUMDc6MTI6MzIjIyNWRVI=