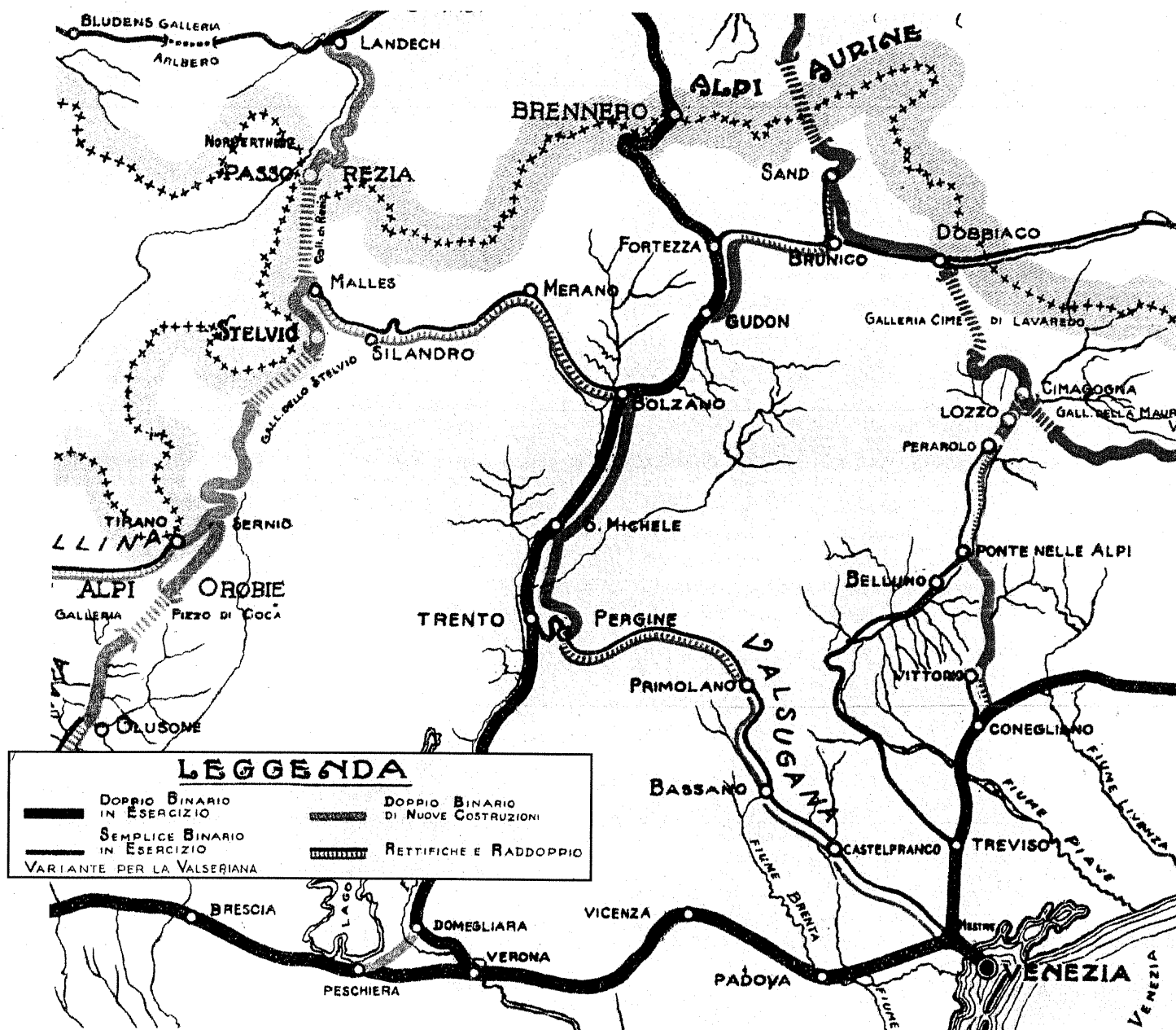


dalla Venosta al Cadore

NERI BALDI

binari nelle Dolomiti e

Una serie di progetti ferroviari a cavallo di Alpi, Tirolo ed Engadina potrebbe in un futuro non troppo lontano portare o riportare le rotaie in alcune delle più belle valli alpine, con notevoli benefici ambientali ed economici.



A differenza di altre parti della catena alpina, le valli attorno alle Dolomiti presentano molte interconnessioni che nel corso del tempo hanno favorito l'insediamento di popolazioni di lingua diversa, ma di eguale cultura montana, oggi ben integrate tra loro e parte di un rodato sistema turistico-ricettivo. Dopo anni di tagli indiscriminati sembrerebbe che si stia entrando in una nuova stagione di mobilità sostenibile e interazione frontaliera, non solo verso il Tirolo, ma anche verso il Bellunese e l'Engadina. I "Monti Pallidi" sono patri-

monio UNESCO e costituiscono una forte attrazione turistica, capace di attrarre una grande mole di visitatori ogni anno; allo stesso tempo, però, si tratta di un ambiente assai delicato e messo in pericolo dalla crescente antropizzazione: logico che ora si guardi al treno per la tutela dell'ambiente nella prospettiva di promuovere una mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale.

Le ferrovie in realtà c'erano, e anche diffuse sul territorio, ma negli anni del boom economico si preferì lasciarle in larga parte morire di

RIFERIMENTI

Sulla ferrovia della Val Gardena, vedi l'articolo su *IT* 389; su quella della Val di Fiemme, *IT* 390; sulla linea della Val Venosta, la monografia ETR *Il treno in val Venosta da Merano a Malles*; sulla Trento-Mezzana, *IT* 249 e 395.

non solo

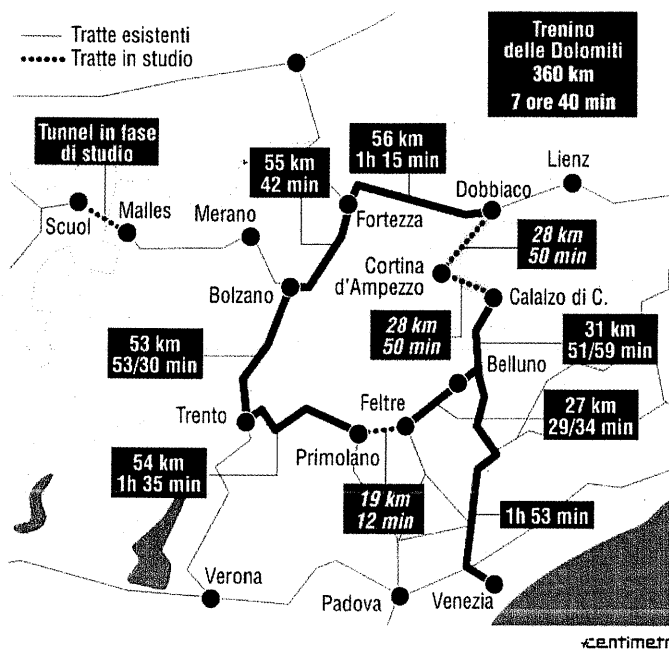
inedia invece di potenziarle in modo adeguato: la vittima più illustre della politica dei rami secchi fu la Calalzo-Cortina-Dobbiaco, progettata a fine Ottocento per collegare la conca ampezzana a Venezia e al Tirolo; realizzata solo in parte per esigenze belliche durante la Grande Guerra, inaugurata nel 1921 ed elettrificata nel 1929; nonostante l'exploit del 1956 (l'anno delle Olimpiadi, il periodo di massimo splendore per il treno biancoazzurro che registrò punte di 7000 passeggeri al giorno: un record al quale seguì un repentino declino a causa del mancato rinnovamento dell'infrastruttura e del materiale rotabile), nel 1964 fu chiusa, vittima della motorizzazione di massa e di una cattiva immagine del treno che in Italia – a differenza dei Paesi limitrofi – era visto come un mezzo di trasporto popolare e antiquato. Stessa sorte era già toccata alla Val Gardena e alla Val di Fiemme; toccherà per ultima alla Val Venosta; resistette solo la Val di Non – addirittura

La planimetria a sinistra, datata 1926 e redatta a cura del Provveditorato alle Opere Pubbliche (collezione Baldi), mostra già individuati a livello di progetto di massima tutti gli interventi di potenziamento infrastrutturale di cui oggi si parla, con la sola esclusione della bretella Feltre-Primolano: se queste opere fossero state realizzate, l'attuale assetto infrastrutturale del nord-est sarebbe ben più dinamico e probabilmente adeguato alle moderne esigenze di mobilità.

A destra: profilo schematico degli interventi di cui oggi si discute, presentato in uno dei tanti convegni che si susseguono per illustrare i nuovi orizzonti della mobilità dolomitica <http://www.nuovocadore.it/wp-content/uploads/2015/11/treno-dolomiti.jpg>.

Immagine storica (foto A. Luft, collezione L. Carnescchi) della mai troppo rimpiantata Ferrovia delle Dolomiti: pensiamo per un attimo che cosa sarebbe oggi Cortina se vi si potesse giungere col treno!

La ferrovia delle Dolomiti



tura potenziata – grazie alla caparbia volontà dei valligiani che non si erano lasciati infiocchiare dalle lusinghe del progresso e oggi è una moderna ferrovia di montagna da poco prolungata fino a Mezzana. Eppure il treno aveva tolto dall'isolamento le valli laterali del Brennero e negli anni venti del secolo scorso si era ripetutamente parlato di incrementare il traffico ferroviario sulla rete ex austroungarica, addirittura con la costruzione di nuove ferrovie di valico, di cui veniva sostenuta la redditività economica nonostante fosse prevista la sola

