

Treno delle Dolomiti, ok al progetto

Firmata l'intesa tra Veneto e Alto Adige, via libera dal ministro Delrio. Collegerà la Pusteria al Cadore. Costo: 1 miliardo

di Ezio Dainelli
di CORTINA

Un progetto realistico e ambizioso, con un enorme potenziale di sviluppo per le Dolomiti: così il presidente della Provincia Arno Kompatscher ha definito ieri a Cortina il futuro collegamento ferroviario fra Pusteria e Cadore. Kompatscher e il governatore del Veneto Luca Zaia hanno firmato il protocollo di intesa sullo studio di fattibilità, presente il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. Che vi sia il bisogno di una mobilità alternativa nel cuore della zona dolomitica è un dato di fatto. Lo testimonia anche la recente decisione del consiglio dei ministri che ha autorizzato le Province di Trento e Bolzano ad intervenire con provvedimenti anti traffico. Ma altri segnali della volontà della giunta provinciale altoatesina sono già arrivati. I collegamenti per gli sciatori a Perca e San Candido per collegarsi direttamente dal treno della Pusteria alle piste Inimere. Poi c'è lo studio, commissionato alla Sia, per un eventuale ripristino del mitico treno della val Gardena con un collegamento, a Ponte Gardena o a Chiusa, con la "nuova" linea del Brennero e con la possibilità di arrivare fino a Cortina d'Ampezzo. Voglia di cambiare la mobilità nelle Dolomiti dunque.

Ora c'è unità di intenti sulla Pusteria-Cadore. «L'accessibilità è una delle priorità della Giunta provinciale nel settore della mobilità pubblica, non solo in Alto Adige ma in un'ottica transfrontaliera. Per questo abbiamo dato via libera allo studio di fattibilità del progetto di un collegamento ferroviario tra la Pusteria e il Cadore assieme a Venetoo, ha detto il presidente Kompatscher, che nel municipio di Cortina ha concretizzato l'iniziativa con il governatore Zaia firmando il protocollo di intesa che svvia lo studio. L'impor-



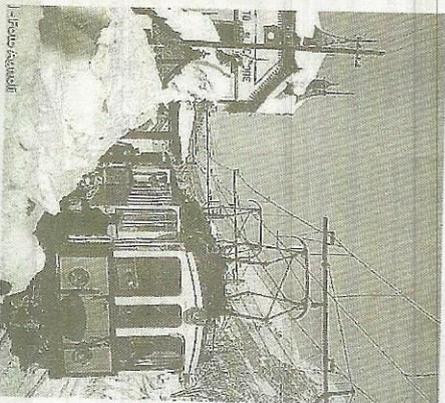
Da sinistra Luca Zaia, Graziano Delrio e Arno Kompatscher firmano il protocollo d'intesa

Quel treno in bianco nero portò a Cortina tutto il mondo, anche Alberto Sordi



L'idea progettabile del collegamento ferroviario fra Calalzo e Dobbiaco, via Cortina, risale al 1865 e reca la firma dell'ingegner Locatelli. La scelta di affrontare la realizzazione dell'opera è del 1905, ma gli eventi bellici trasformano i primi collegamenti a servizi per finalità militari e la fattibilità civile della ferrovia, vera e propria è del 1921. Nel 1956, con le Olimpiadi invernali, la linea raggiunge il massimo dello splendore, con picchi di 7 mila

transiti al giorno. Il treno ha un unico binario e molte delle sue fermate sono nei cortili dei maggiori alberghi di Cortina e della valle. Tutti ricorderanno Alberto Sordi in vacanza a Cortina salire e scendere dal treno (foto). Risale però al 1960 un incidente grave, ad Acquafredda, dove il treno deraglia e provoca due morti e 27 feriti. Nel 1962 si decide di sostituire la tratta Cortina-Dobbiaco con un bus, due anni dopo la stessa scelta si



Il treno delle Dolomiti, la linea venne eliminata nel 1964

assunse per la tratta Calalzo-Cortina, il progetto oggi elaborato dalla Regione Veneto, sulla Calalzo-Cortina, come ha spiegato il presidente, Luca Zaia, ha due varianti. La prima sul vecchio sedime della valle del Boite, sarebbe per il 70% in galleria con una percorrenza di 34 chilometri. L'altra è invece ipotizzata via Auronzo di Cadore, sotto le tre cime di Lavarèdo, toccando la quota massima di cima Banche a 1.523 metri.

Provincia di Bolzano ce la mette tutta e sappiamo di avere anche il sostegno del Governo e del ministro Delrio. Al governatore Zaia, che ha elogiato l'unità di intenti tra Alto Adige e Veneto "in un vero progetto che vuole aprire una nuova fase storica per le Dolomiti", ha fatto eco il ministro Delrio indicando il ruolo cupo della futura linea Puste-

ria-Cadore come un esempio delle iniziative che il Governo punta a sostenere nel prossimo "Piano di mobilità turistica dolomitica". Delrio ha ricordato che il Governo attraverso RFI pianificherebbe un investimento di 5 miliardi di euro per completare i grandi corridoi ferroviari ("tra cui il tunnel di base del Brennero") e altri 3,5 miliardi per potenziare le li-

nee regionali. «Siamo pronti ad accompagnare la progettazione e la realizzazione di questo collegamento», ha concluso. A Cortina era presente anche l'assessore provinciale alla mobilità Florian Musser, i parlamentari Hans Berger e Daniel Afferder e i sindaci dei Comuni interessati del comprensorio Pusteria e Badia. Il collegamento fra Pusteria e Cadore dovrà essere un moderno servizio di trasporto locale interregionale che risolvava la storica Renova delle Dolomiti a scartamento ridotto, operativa dal 1921 al 1964 tra Dobbiaco e Calalzo. Lo studio di fattibilità sarà la piattaforma su cui basare le azioni successive e sarà sviluppato da un gruppo di lavoro composto da Provincia di Bolzano, Regione Veneto e dalle società controllate STA e ST (Sistemi territoriali), che dovrà verificare il modello di esercizio. L'impegno finanziario e le linee guida progettuali. Il gruppo fissa anche il cronoprogramma delle attività, entro un anno dalla firma le parti valutarono i primi risultati del lavoro. Il finanziamento dello studio è assicurato da dissei provenienti dall'UE e dal Fondo Comuni confinanti. Qualche indicazione tecnica anticipata dagli esperti per garantirsi il finanziamento ottimale di una tratta Cortina-Dobbiaco-Calalzo: una ferrovia a scartamento ordinario, con una velocità minima di percorrenza attorno agli 80-90 km/h e una velocità massima di circa 100 km/h, raggi di curvatura di 300-400 metri e pendenze con un massimo del 35 per mille, secondo i parametri internazionali. Sarebbe inoltre fondamentale realizzare una linea ferroviaria elettrificata, che permetterebbe un esercizio compatibile anche in termini economici. Il tempo di percorrenza dovrebbe oscillare tra i 45 e i 60 minuti, i costi di realizzazione dell'intero progetto, ha riferito Zaia, aggirarsi sul miliardo di euro.

ALTO

ADIGE

14/02/2016