

Spettabile comitato,

abbiamo seguito con molto interesse la presentazione del vostro progetto per il collegamento ferroviario con Cortina d'Ampezzo, trasmessa dall'emittente radiofonica locale Radiopiù, ma siamo rammaricati dal fatto che le domande - che avevate chiesto di porre - non siano state prese in considerazione; ecco il motivo di questa lettera, carica di dubbi.

I discorsi fatti sono stati esclusivamente politici, a favore solamente dell'Agordino e non della Provincia. Avete parlato di giovani che risparmiano sull'affitto, di collegare poli scolastici e ospedalieri, di musei locali. Tuttavia se usciamo dall'Agordino e volgiamo il nostro sguardo verso una qualunque delle aree periferiche, da Belluno a Siracusa, i discorsi non cambiano. Un giovane di Borca di Cadore ha lo stesso diritto al risparmio di un pari età di Taibon Agordino, l'ospedale di Pieve di Cadore ha lo stesso diritto di collegarsi a Cortina di quello di Agordo, il museo dell'occhiale di Pieve ha la medesima dignità di quello mineralogico, la casa del Tiziano ha la stessa importanza di quella di Papa Luciani, un ciclista vuole ritornare in treno sia da Agordo che da Cortina, un turista in arrivo all'aeroporto di Venezia vuole andare sia a San Vito di Cadore sia a Falcade. Avete giustamente menzionato i lavori di ammodernamento della SS 51, dicendo che sarebbe poco utile costruire una ferrovia laddove si migliora la strada. Dimenticate, però, che le due varianti più importanti sono a Longarone (dove già c'è il treno) e a Cortina (dove in ogni caso si vuole arrivare); inoltre, sostenendo che la ferrovia in val Cordevole non negherà miglorie alla SR 203, cadete in contraddizione, dicendo esattamente ciò che avete asserito non sia da fare.

Passiamo ora ai dettagli tecnici, iniziando dai tempi di percorrenza.

Secondo quanto riportato nel materiale informativo, un treno regionale Belluno-Agordo-Cortina, ammettendo che sia il più veloce, percorrerebbe 65 km in 57 minuti: calcolatrice alla mano, si ottiene una velocità media di 68,4 km/h. Un semplice confronto con un treno regionale Montebelluna-Padova dice che, per coprire i 45 km tra le due città (secondo gli orari ora in vigore), sono necessari 45 minuti; la media precisa è di 60 km/h. Valutiamo ora l'esempio di una linea più rilevante, la Milano-Venezia: percorrendo la dorsale est-ovest, a doppio binario banalizzato con RSC e SCMT, la cui velocità più restrittiva è di 120 km/h in rango A, i 79 km che separano Milano Lambrate da Brescia vengono coperti da un treno regionale in 72 minuti, con una media di 65 km/h, sempre attenendosi agli orari in vigore. Dunque si ottiene di nuovo una velocità più bassa rispetto a quella da voi prevista per una linea secondaria, di montagna, a binario singolo e presumibilmente con B.C.A. Pertanto, suggeriamo di rivedere i conti fatti, poiché è opportuno che il confronto fra i quattro tracciati avvenga su dati reali e corretti.

A tal proposito, nel progetto non sono minimamente menzionati ponti sul torrente Cordevole o sovrappassi sulla SR 203, eventuali passaggi a livello presenti sul percorso e perfino la questione delle pendenze, espressa solo nel tratto tra Belluno e Mas di Sedico, è trattata in modo sommario; tra queste due località si dichiara infatti una pendenza media di 1,1‰ in ascesa, ma operando un rapido calcolo con i dati a disposizione (Belluno 390 m slm, Mas 384 m slm, $\Delta h = -6$ m), si ottiene uno 0,79‰ in discesa.

Veniamo ad aspetti meno importanti dal punto di vista costruttivo, ma non per questo irrilevanti.

Le miniere di Valle Imperina - sito, purtroppo, turisticamente poco frequentato - giustificano da sole una fermata? A La Muda si giustifica una fermata per 20 persone a settimana? Listolade ha i numeri per una stazione?

Una stazione di incrocio, proprio come quest'ultima, dovrebbe avere almeno 200 m di binario libero per ricoverare i convogli più lunghi, mentre nel vostro progetto si sfiorano raramente i 150 m. Ad

Alleghe, caso più eclatante, la fermata sarebbe ricavata in poco più di 70 m all'aperto, a meno di non realizzare una stazione in galleria, impedendo di svolgere il servizio a qualunque convoglio (i treni Rock più corti presenti nella flotta regionale sono lunghi 112 metri).

In ultimo, sottolineiamo che da Belluno a Calalzo già esiste una ferrovia, con tutta probabilità destinata a chiudersi nel caso in cui ne venisse costruita una che, transitando per Agordo, giungesse a Cortina d'Ampezzo. A RFI non interessa ciò che comitati, associazioni, sindaci o financo presidenti di regione dicono o proclamano; quindi, davvero risultano mendaci le declamazioni con cui vi siete detti contrari a una eventuale chiusura, non avendo alcun potere decisionale in merito.

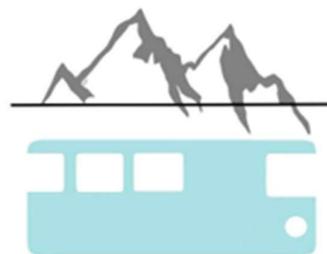
Abbiamo volutamente glissato sul passaggio dell'opera ferroviaria all'interno del territorio del Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi e dei suoi stringenti vincoli in merito a costruzioni civili, sul passaggio a Ponte Alto, zona archeologicamente sensibile, sulle pendenze troppo elevate per una ferrovia moderna (a quanto è dato sapere, in Val Boite non si supera il 22%), sul fatto che la fermata di Alleghe è posta a 983 m slm quando il cartello stradale quasi adiacente segnala 1000 m slm, sulla stazione di Cencenighe progettata su un terreno con pendenza trasversale del 20% e quindi inadatta a fungere da posto di incrocio e su molti altri particolari che, in fase di studio, devono essere presi in considerazione per rendere appetibile l'offerta.

Chiudiamo ricordando che la competenza sulla scelta del tracciato è esclusivamente regionale; l'assessore e vicepresidente regionale Elisa de Berti recentemente ha affermato che la giunta ha già scelto il tracciato. Presentare ora la vostra proposta, la quarta, appare come una modalità per dilazionare i (già lunghi) tempi, con il grave rischio di perdere le condizioni favorevoli per la realizzazione di un'opera (l'unica possibile, che collega direttamente Calalzo con Cortina) di rilievo provinciale, con il solo risultato di innescare una inutile e controproducente rivalità tra i sindaci delle due vallate, opposti su una questione falsamente dirimente, perché dall'esito già stabilito.

Sarebbe davvero più opportuno avanzare ora delle proposte alternative per il trasporto pubblico locale, sostenibili ecologicamente ed economicamente e che non si pongano in una condizione di rivalità interna alla provincia. In tal senso, alcuni mesi fa, abbiamo avanzato una proposta alternativa e non oppositiva rispetto a quella della Val Boite: una tramvia che raggiunga Agordo oppure Cencenighe, servendo studenti e lavoratori Luxottica, e che, arrestandosi ipoteticamente proprio a Cencenighe, non indirizzerebbe il flusso turistico preferibilmente verso Alleghe a detrimento della valle del Biois e non si troverebbe ad affrontare i gravosi problemi delle pendenze e dello spazio necessario a stazioni di incrocio, sul modello della Val Seriana.

Nella speranza che la presente offra occasione di oculata riflessione sulla intempestività e sulla poca bontà di una soluzione agordina per giungere a Cortina d'Ampezzo, offriamo la disponibilità per eventuali incontri chiarificatori, nella forma e nelle modalità da voi convenute. Speranzosi che rispondiate fugando i nostri dubbi, porgiamo cordiali saluti.

Associazione Treno delle Dolomiti



@treno_delle_dolomiti