

In seguito alle dichiarazioni del presidente Zaia e da alcune pressioni che ci sono giunte da parte di nostri sostenitori, autorità locali comprese, vorremmo spendere due parole sulla questione del treno delle Dolomiti.

- Il tracciato lungo la valle del Boite (da qui VB) si snoderebbe lungo lo stesso tracciato della ferrovia del 1921. Il sedime oggi è trasformato in pista ciclabile, in parte urbanizzato, dunque non può essere occupato dal nuovo treno. I chilometri da costruire sono più o meno 35, con una spesa prevista di circa 710/730 milioni di euro.
- Il percorso lungo la valle dell'Ansiei (da qui VA) correrebbe fino a Palus S.Marco per poi entrare in una galleria sotto al Sorapiss e sbucare direttamente a Cortina. Legata a questo tracciato esiste poi la cosiddetta "Variante dei Sindaci" (da qui VS), proposta dai primi cittadini del Cadore, e che prevede una galleria tra Palus S.Marco e S.Vito di Cadore per poi proseguire verso Cortina lungo la valle del Boite. Questo tracciato ibrido, nei confronti del quale l'assessore regionale Elisa De Berti ha sempre avuto un certo distacco, sembra una sbrigativa maniera per mettere d'accordo due territori senza fare torto a nessuno. I chilometri da costruire sono circa 50 nella versione ibrida e 47 in quella originale, per una spesa prevista per entrambe le scelte di circa 850 milioni di euro.
- Infine il Comitato per la ferrovia agordina ha proposto la quarta ipotesi di tracciato, lungo la valle del Cordevole (da qui VC): la ferrovia si snoderebbe fino ad Alleghe e Caprile nel fondovalle, poi passare con una galleria di 13/15 km sotto al passo Giau e sbucare in Ampezzo. I chilometri da costruire sono circa 65 con una spesa prevista di un miliardo di euro.

Sopraffacciamo sugli aspetti tecnici, spesso incomprensibili, ma vorremmo sottolineare che il progetto presentato dal Comitato ferrovia agordina è parecchio confusionario. Tra le varie cose, la questione delle pendenze è esposta in modo sommario, rendendo impossibile la stima dei tempi di percorrenza; il costo effettivo sembra parecchio sottostimato (i dichiarati 250/300 milioni per il tracciato da Belluno ad Agordo sono pochi, dal momento che per gli stessi chilometri in Val Boite si spenderebbe più del doppio) e non si dice che costruire un tunnel di circa 15 km sventrerebbe interamente l'abitato di Caprile impattando sull'ambiente e costringendo i cittadini ivi residenti all'abbandono delle proprie abitazioni. Il paese dovrebbe essere infatti trasformato in un cantiere a cielo aperto, cosa che per le ipotesi di prosecuzione da Calalzo non sarebbe necessario, giacché si sfrutterebbe la zona dell'ex scalo merci della stazione cadorina.

Inoltre, nelle proprie relazioni, il Comitato intenzionalmente scrive che i quattro progetti sono di lunghezza paragonabile: si considera infatti come punto comune di inizio di tutte le ipotesi la stazione di Ponte nelle Alpi, ma da questa località e fino a Calalzo la linea già esiste. Dei 71 km previsti in VB, quindi, solo 35 sarebbero effettivamente da costruire. Sorte diversa tocca al tracciato da loro proposto, in Val Cordevole: i chilometri da costruire sono proprio 65, perché seguirebbero una via totalmente diversa che non passa per il Cadore. Non sappiamo se questo "espediente" sia stato usato per rendere più appetibile una proposta che è già sbagliata in partenza per i motivi di natura tecnico-economica che abbiamo esposto, ma ci rifiutiamo totalmente di credere a una simile cosa. È però indubbio che nei suoi progetti il Comitato sembra spesso dimenticare l'esistenza della ferrovia per Calalzo quando ciò è utile nel raffronto con la propria proposta, salvo tuttavia dichiarare sbrigativamente che la stessa non chiuderà se il treno dovesse passare per l'Agordino. Nei fatti, il Comitato si fa garante di una cosa nei confronti della quale non solo non ha alcun potere decisionale, ma nemmeno interesse politico in quanto palesemente a favore di un'altra area geografica. Questa presentazione fumosa dei dettagli tecnici ha tratto in inganno anche molti quotidiani locali: abbiamo contato almeno 7 articoli in tre mesi che riportavano queste stesse informazioni errate.

Riguardo alla ferrovia Belluno – Calalzo, bisogna dire che la sua elettrificazione (stimata in 200 milioni di euro) al momento non è attuabile; se però la linea avesse la sua naturale prosecuzione verso l'Ampezzo allora "sarebbe obbligatorio elettrificarla, per evitare continue rotture di carico", riprendendo le parole proferite dell'Assessore De Berti: sarebbe l'occasione di rilancio per una ferrovia che storicamente soffre per la mancanza di utenti.

Con il treno in Val Boite (730 milioni), l'elettrificazione della Belluno – Calalzo (200 milioni) e la bretella diretta di collegamento tra la linea per Venezia e quella per il Cadore (50 milioni), si starebbe ampiamente sotto il miliardo di euro richiesto dalla Regione Veneto. In questo modo, i fondi che sarebbero stati stanziati senza il PNRR possono essere dirottati verso il Feltrino, con la realizzazione del collegamento verso Primolano (300 milioni) che da troppi anni è chiuso nel cassetto. In questo modo, il famoso "anello delle Dolomiti" sarebbe quasi completato: mancherebbe solo la tratta che da Cortina arriva a Dobbiaco. L'Alto Adige, tuttavia, ha già le idee ben chiare: i cittadini e i sindaci non si inventano idee scellerate per una nuova ferrovia, con il ridicolo pretesto di avere una stazione per ogni frazione di ogni singolo comune (come il Comitato agordino farebbe con 12 stazioni in 50 km, pensando che il treno sia un pullman); infatti nel caso in cui la ferrovia arrivasse a Cortina è quasi sicuro che la Provincia Autonoma di Bolzano approverebbe la prosecuzione dall'Ampezzo alla Val Pusteria.

Il collegamento tra valli interne, problema tutto bellunese, è attuabile solo in automobile, giacché i residenti si muovono per lo più con il mezzo privato; l'unica proposta che davvero collegherebbe due valli è la Variante dei Sindaci, verso cui guardiamo con supponenza: come detto, è un progetto pensato per "camuffare" ad arte l'impossibilità di scelta. È necessario quindi investire in opere stradali minori per la comunicazione tra valli e nel treno per i turisti: non resta che attendere giovedì 17 giugno, quando l'Assessore Elisa De Berti comunicherà la scelta della Regione.