

TRENO DELLE DOLOMITI

# Binari lungo la Val Boite Ma servono i passeggeri

La Regione ha scelto il tracciato del Venezia - Cortina, nel progetto una deviazione per Auronzo  
Un anno per riscrivere i piani della mobilità provinciale e trovare un bacino d'utenza sufficiente

La scelta è stata fatta. Il Treno delle Dolomiti andrà lungo la Val Boite, con un "braccio" verso Auronzo. Ma prima di arrivare alla decisione definitiva ci vorrà almeno un anno, che servirà per approfondire, insieme a Regione, Rfi, Provincia e comuni, ogni aspetto del progetto e soprattutto la sua fattibilità e la sua sostenibilità economica. Obiettivo: dirottare su ferro il 30% degli spostamenti. **CORRÀ / PAGINA 17**

TRENO DELLE DOLOMITI

## La ferrovia per Cortina lungo la Val Boite Il percorso c'è, al lavoro sulla sostenibilità

La Regione: un anno per studiare come dirottare su ferro il 30% degli spostamenti. Forse quindici anni per la prima corsa

**Marcella Corrà** / BELLUNO

La scelta è stata fatta. Il Treno delle Dolomiti andrà lungo la Val Boite, con un "braccio" verso Auronzo. Ma prima di arrivare alla decisione definitiva ci vorrà almeno un anno, che servirà per approfondire, insieme a Regione, Rfi, Provincia e comuni, ogni aspetto del progetto e soprattutto la sua fattibilità e la sua sostenibilità economica. L'annuncio è stato dato dall'assessore regionale Elisa De Berti che a Villa Patt di Sedico ha incontrato una quarantina di sindaci bellunesi, presenti il presidente della Provincia Roberto Padrin e i consiglieri regionali Puppato e Cestaro. Accanto alla De Berti, l'ingegner Helmut Moroder, grande esperto di ferrovie, che ha progettato quella della Val Venosta e anche il collegamento Bolzano - Cortina, quest'ultimo però messo in un cassetto dalla Provincia di Bolzano.

**VIA NATURALE**

Perché si è scelto il tracciato della Val Boite? «E' quello naturale» ha spiegato l'assessore regionale. «E' anche il meno costoso. Le altre ipotesi (quella mista Val d'Ansiei - Val Boite e quella agordina) sono state escluse per i costi e per la presenza di lunghe gallerie». Per il tracciato di Auronzo, invece, è stata presa la decisione di sostenere il tratto fino ad Auronzo, non oltre.

### BACINO D'UTENZA

Cosa farà decidere Rfi di investire sul Treno delle Dolomiti quella valanga di milioni di euro che servono? Questo è il motivo per cui serve un anno di tempo. «Dobbiamo riuscire a far spostare il 30 per cento di chi va in auto verso il treno. Per far questo non si può prevedere - ha continuato la De Berti - che ci siano otto treni al giorno, uno ogni ora o ogni due ore. In questo modo i costi non sarebbero sostenibili. Un treno ogni ora durante l'anno va bene, ma durante il periodo turistico deve essere ogni mezz'ora, per diventare davvero competitivo rispetto alle au-

to». Spostare il 30 per cento di utenti della mobilità non è certo facile. «Attorno al progetto del treno, deve essere costruito un piano di mobilità che metta insieme tutte le opportunità del territorio, dagli impianti di sci alle piste ciclabili» ha spiegato l'assessore ai sindaci. A luglio Elisa De Berti porterà in giunta regionale un protocollo di intesa da firmare con Rfi per un tavolo tecnico che affronti tutti gli aspetti del Treno delle Dolomiti, da quelli tecnici a quelli economici. «Non possiamo arrivare a luglio del prossimo anno con Rfi che ci dice che non è fattibile dal punto di vista dell'investimento e della gestione». Per questo adesso bisogna correre, cominciando a raccogliere tutti i dati e gli studi che sono



stati fatti in questi anni sulla provincia, sui flussi turistici, sulle varie opportunità.

**COORDINAMENTO TERRITORIALE**

All'ente di Palazzo Piloni spetta il compito di coordinare il territorio, a cominciare dagli amministratori, mentre sarà al lavoro il tavolo tecnico regionale con Rfi che farà lo studio di prefattibilità. La società che si occupa della rete ferroviaria italiana potrebbe anche dire di no, che il progetto non sta in piedi, che costa troppo, che non avrà numeri per sostenere il servizio. Elisa De Berti lo ha detto chiaramente ai sindaci: «Se tra un anno questa è la risposta, dovremo fare come ha fatto l'Alto Adige che ha messo nel cassetto il progetto di costruire una linea ferroviaria tra Bolzano e Cortina. Per evitare questo adesso dobbiamo mettere in campo tutte le politiche che sono utili per far scegliere il treno, sia ai turisti come ai pendolari e agli studenti». E anche alle merci? L'assessore regionale ha escluso questa possibilità: «Sarà un treno turistico e di trasporto locale» ha ribadito. «Tra Cortina e Venezia dovrà essere concorrenziale agli altri mezzi di trasporto».

Sui tempi la Regione non si sbilancia, anche se Moroder alla domanda specifica parla di 15 anni. E dove si fa la ferrovia non si farà altra viabilità importante, come lo sbocco a nord tramite autostrada. Anche su questo l'assessore regionale è stata chiara: «Sarebbe un controsenso, oltre al fatto che l'Austria non vuole sentirne parlare».

Progetto utopistico, quello del Treno delle Dolomiti? De Berti ha ricordato che nel 2016 durante un incontro a Roma con le Ferrovie aveva chiesto l'elettrificazione nel Bellunese. La risposta era stata: scordatevela, non è sostenibile. «Noi non abbiamo mollato. Poi sono arrivati i Mondiali e le Olimpiadi e si è messa in moto una macchina che ha portato alla elettrificazione tra Vittorio Veneto e Belluno e fra tre anni, si spera, tra Belluno e Padova». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL PERCORSO**

**Cinque gallerie e un braccio verso Auronzo**

Quaranta chilometri di lunghezza, stazioni in tutti i paesi tra Calalzo e Cortina (compreso Zuel e Venas), pochissime gallerie e molto corte (tre lungo il Boite, due a Cortina): costo 600 milioni di euro. E' il tracciato della Val Boite per il Treno delle Dolomiti. Il "braccio" verso Auronzo non prevede gallerie, con tre fermate a Domegge, Lozzo e diga di Santa Caterina, oltre ad Auronzo, e un costo di 240 milioni di euro. Il tratto agordino invece è ancora

una incognita tutta da valutare. Sono alcuni dei numeri illustrati dall'ingegner Helmut Moroder ai sindaci bellunesi. Da lui arrivano, nel corso della riunione a Villa Patt, i soli riferimenti ai tempi tecnici di realizzazione della nuova tratta ferroviaria: 15 anni.

Il paragone con la costruzione del treno della Val Venosta, progettato da Moroder e costruito in cinque anni, non si può fare perché in quel caso il sedime ferroviario c'era già, qui occorre partire da zero. A queste cifre vanno aggiunti i 200 milioni che servono per l'elettrificazione del tratto Ponte nelle Alpi - Calalzo, con il nodo delle tante gallerie da adeguare, solo quella del Monte Zucco è predisposta per l'elettrificazione.



Il tavolo degli amministratori ieri a Villa Patt, a Sedico / FOTOPERONA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7787