

**Agordo****Treni, la val Cordevole non si arrende:  
«Monorotaia più economica e rapida»**

Treni in provincia, l'Agordino rilancia. «Se si deciderà entro massimo un anno come procedere, il nostro progetto di monorotaia è l'unico che potrà essere realizzato prima delle Olimpiadi del 2026, utilizzando contemporaneamente le strade del Cadore e dell'Agordino».

Gabrieli a pagina XI **UNA SIMULAZIONE della monorotaia**

# Treno bocciato? Torna la monorotaia

► Dopo la scelta cadorina, in valle viene rispolverato il progetto ► Tra i punti a favore i costi e i tempi inferiori: la linea di carrozze elettriche che viaggiano su un tracciato sopraelevato potrebbe essere pronta anche per i Giochi Olimpici 2026

**AGORDO**

Per il potenziamento della linea ferroviaria bellunese, il tempo stringe. «Se si deciderà entro massimo un anno come procedere, il nostro progetto di monorotaia è l'unico che potrà essere realizzato prima delle Olimpiadi del 2026, utilizzando contemporaneamente le strade del Cadore e dell'Agordino. Il finanziamento deriverebbe da un project financing mentre in un secondo tempo la struttura sarebbe in grado di autofinanziarsi»: ne è convinto Fernando De Simone, rappresentante del gruppo svizzero Intamin Transportation che ha lanciato alla Regione Veneto la terza proposta in alternativa al treno Belluno-Cortina via Cadore e via Agordino. «Il nostro percorso - sottolinea - proprio in queste settimane è al vaglio della presidente di Confindustria Belluno Dolomiti Lorraine Berton e del presidente della Camera di commercio Treviso Belluno e vice di Union Camere nazionale **Mario Pozza**».

**IL PROGETTO**

De Simone parte da un presupposto: sia il tracciato cadorino che quello agordino, con oltre 20 chilometri di tunnel, non hanno ancora progetti completi. «Senza una dettagliata analisi del terreno e i carotaggi in profondità - spiega l'architetto - non è possibile stimare il tempo

e i costi occorrenti alla realizzazione di tutto il tracciato. Me ne resi conto durante un'ispezione ai lavori per la costruzione del tunnel ferroviario del San Gottardo (lunghezza record del mondo di 57 km). Il nostro progetto, invece, può essere realizzato prima delle Olimpiadi 2026, perché richiede solo l'installazione dei piloni di sostegno della monorotaia sopraelevata, ogni 35-40 metri di fianco alle strade esistenti. Questo percorso, permettendo di viaggiare in vagoni a 5 metri di altezza, consente nuove prospettive sulle montagne e attrarrà un maggior numero di turisti. E, opportunità tutt'altro che secondaria, sarebbe possibile anche l'estensione fino a Bolzano».

**IL SOSTEGNO**

«La nostra proposta - prosegue De Simone - si sosterebbe utilizzando un project financing e i finanziamenti europei inerenti il risparmio energetico e la riduzione dell'inquinamento atmosferico. Le vetture del gruppo svizzero Intamin Transportation sono singolarmente dotate di un motore elettrico e governate da computer. A seconda dei viaggiatori che attendono nelle stazioni, il loro numero può essere aumentato o ridotto automaticamente dal deposito. La quantità di passeggeri da trasportare può essere di 100 nelle ore di minor richiesta, ma può aumentare in quel-

le di maggior flusso fino a 5 mila unità. Di notte, su apposite vetture sempre dotate di pneumatici, è previsto il trasporto merci. La velocità massima è di 80 Km/h e la pendenza massima è del 60%. Di conseguenza i costi di gestione sono molto inferiori a quelli dei treni che non possono trasportare merci. Le Fs, con il solo incasso proveniente dai biglietti dei normali viaggiatori (30%), avranno i costi di esercizio sempre in rosso, e dopo un paio d'anni sono destinate a chiudere la linea, come già successo ad esempio in Valle d'Aosta». Sempre in relazione ai costi, infine, un ultimo appunto: «I prezzi dei materiali negli ultimi due anni sono triplicati: come hanno fatto i progettisti delle linee ferroviarie a calcolare che una volta realizzato il tracciato in tunnel, ultimato peraltro tra una ventina di anni, costerà "solo" 840 milioni di euro? In termini economici e di tempo i valori relativi ai progetti ferroviari sono destinati a lievitare enormemente».

**Raffaella Gabrieli**

© riproduzione riservata





UN MONTAGGIO che prefigura la monorotaia con pilastri a 5 metri di altezza e vagoni modulabili a seconda della richiesta del momento