



Circolo dell'Oltrardo
Unione Comunale di Belluno

ATTI DEL CONVEGNO

“IL TRENO DELLE DOLOMITI”

INTRODUZIONE

Mario Svaluto Moreolo
Segretario PD-Circolo OLTRARDO

RELAZIONI

Ing. Luigi Panzan
Sergio Reolon
Giuseppe (Bepi) Pat

INTERVENTI

Filiberto Dal Molin - Jacopo Massaro – Dorianò Lavina
Andrea Costa - Giovanni Dal Pont – Pierfrancesco
Tavella

CONCLUSIONE

Onorevole Roger De Menech

APPENDICE

A cura di Mario Svaluto Moreolo

Belluno, sabato 20 febbraio 2016

Pregiatissimi,

invio la locandina/invito del Convegno il “Treno delle Dolomiti” che si terrà:

**GIOVEDÌ 25 FEBBRAIO 2016 ALLE ORE 20,30
NELLA SALA PARROCCHIALE DI CAVARZANO-BELLUNO.**

Si articolerà su:

- **Breve introduzione del Segretario del Circolo OLTRARDO Mario Svaluto Moreolo**
- **Intervento della Segretaria Provinciale del Partito Democratico Erika Dal Farra**
- **Relazione dell' Ing.Luigi Panzan (Quadro della situazione e prospettive)**
- **Relazione di Sergio Reolon – (Potenziamento Ferrovia-Rilancio Provincia)**
- **Relazione di Giuseppe Pat – (Integrazione Ferro-Gomma)**
- **Interventi**
- **Presenza e conclude On. Roger De Menech.**

Il Circolo PD dell' OLTRARDO, dopo l' accordo siglato dal governatore del Veneto Zaia, il presidente della Provincia di Bolzano Kompatscher, alla presenza del ministro Delrio, offre ai cittadini ed ai corpi sociali della Provincia l' opportunità di un confronto, essenzialmente politico, volto a promuovere e raggiungere l' intesa e la solidarietà su un obiettivo strategico per l' intera Comunità Provinciale.

Con il più cordiale saluto ed un arrivederci,

IL CIRCOLO PD DELL' OLTRARDO

Il Segretario – Mario Svaluto Moreolo





Circolo dell'Oltrardo
Unione Comunale di Belluno

CONVEGNO

SU

IL TRENO DELLE DOLOMITI

Panama - Critina - Dobbiaco - Feltre - Chius - Santhià



INTRODUCE : Mario Svaluto Moreolo

INTERVENGONO : Erica Dal Farra Segretaria Prov.le PD

Ing. Luigi Panzan

Sergio Reolon

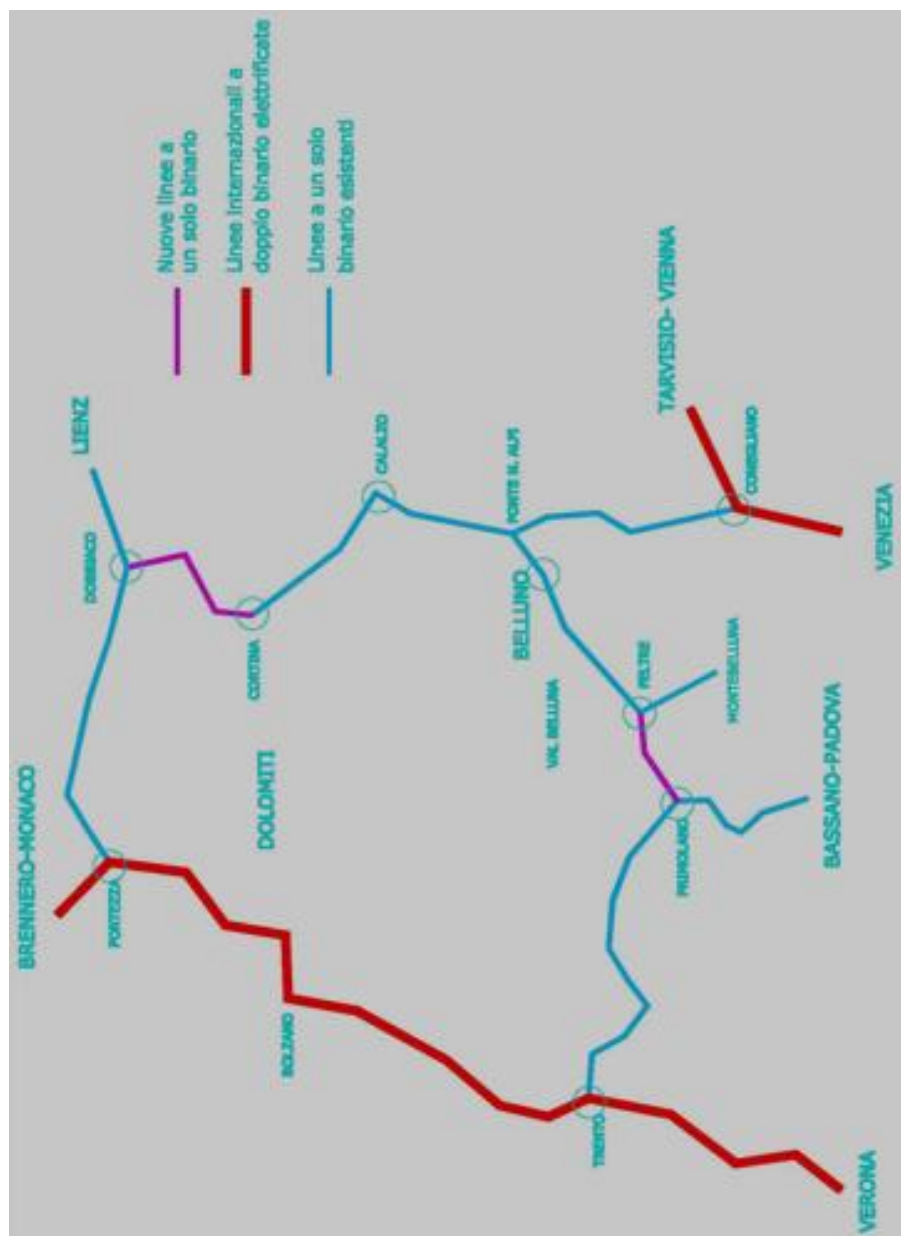
Giuseppe Pat



PRESENZA e CONCLUDE : On. Roger De Menech

SALA PARROCCHIALE DI CAVARZANO

Giovedì 25 Febbraio 2016 - ore 20.30



TRENO DELLE DOLOMITI INTRODUZIONE

**Mario Svaluto Moreolo - Segretario PD-Circolo OLTRARDO –
Cavarzano 25 febbraio 2016**

Buona sera a tutti.

Mi è pervenuto or ora un sms della Segretaria Provinciale del P.D. – Erika Dal Farra – che mi comunica che è ancora a Venezia e non può partecipare al Convegno. Chiede scusa e porge a tutti un saluto cordiale

Farò una breve introduzione scritta, per cui non preoccupatevi dei miei discorsi a braccio. Stasera, come avete visto, è presente qui l'Onorevole Roger De Menech – Segretario Regionale PD – che seguirà l'andamento e poi tirerà le conclusioni.

Si svolgerà in questi termini: un'introduzione mia, poi un'illustrazione tecnico-metodologica da parte Ing. Luigi Panzan.

Poi ci sarà l'intervento letto da parte del giornalista di Radio Belluno Pier Luigi Svaluto che, con voce impostata, leggerà il testo che mi ha mandato Sergio Reolon, il quale purtroppo si scusa, è molto dispiaciuto, però è a Venezia.

Poi ci sarà l'intervento di Giuseppe, detto Bepi, Pat – che è Presidente del Dolomiti Bus.

Faccio una brevissima premessa prima di leggere il mio intervento: l'obiettivo, come ho già dichiarato in più occasioni, è quello di un incontro di tipo “politico”, nel senso che questa sera con decisione esprimiamo una volontà e una prospettiva politica da parte del Partito Democratico.

Senza entrare nel merito – come dicevo prima – dei dettagli tecnici del percorso, del tipo di armatura o di vetture abbiamo voluto fare questo convegno perché in genere l'interlocuzione pubblica avviene tra Amministratori soprattutto sulla Stampa ed alla televisione. Manca l'espressione chiara e limpida della politica cioè dei Partiti.

Questo Convegno fa parte di un insieme di iniziative che il Circolo ha programmato ancora nella primavera del 2014.

La ferrovia ovvero quello che oggi chiamiamo “Il treno delle Dolomiti” è il quarto appuntamento dopo quelli inerenti: “La terna”, “Partecipazione alla Politica”, “Il Governo della Città”.

E' un contributo che casualmente viene dato in maniera tempestiva oggi dopo che il problema è già stato illustrato ampiamente dai più svariati interventi sulla Libera Informazione sia stampata che televisiva.

“En passant” informo che oggi siamo rimasti, per così dire “sopravvissuti”, in due l' Ing. Luigi Panzan ed il sottoscritto delle stagioni politiche, istituzionali ed amministrative degli anni sessanta, settanta e ottanta laddove essenziali progetti strategici per questa nostra Comunità provinciale erano all'ordine del giorno (Ferrovia, Autostrada, Università, Progetto Montagna, Piani Regolatori di comparto, Fusione di Comuni, Autonomia) e con concrete possibilità di realizzazione.

Allora i corpi sociali della provincia e la popolazione stessa non sono riusciti a trovare, in una comune prospettiva di sviluppo, elementi di convergenza di solidarietà indispensabili per realizzare quegli obiettivi.

Oggi, **almeno per la ferrovia**, appare più forte la consapevolezza e la conseguente convinzione di perseguire uniti per la realizzazione di quell'obiettivo in un clima alieno da contrasti ideologici o territoriali.

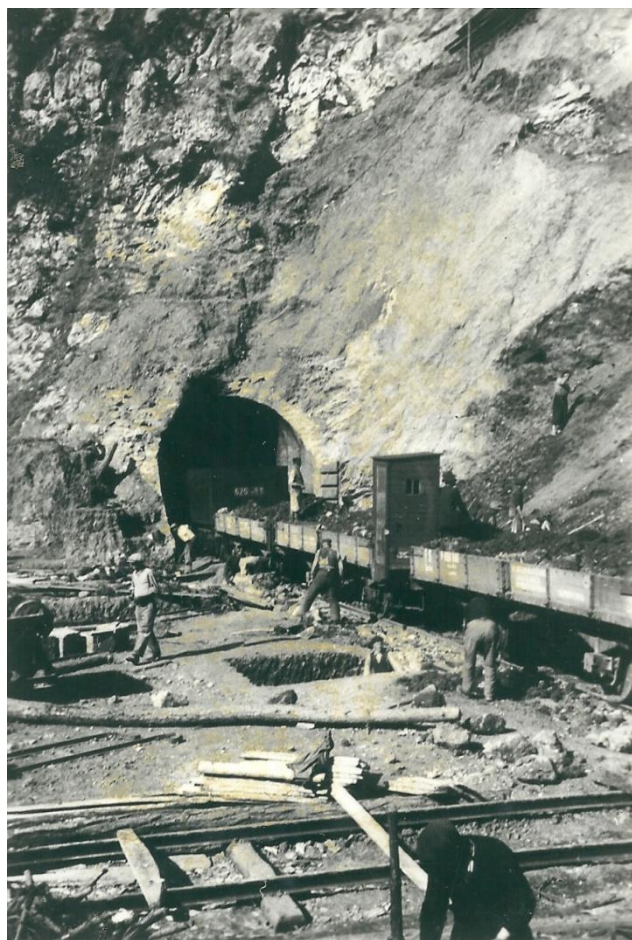
Dopo tanto "frazionismo" e "attendismo" è forse venuto il momento "storico", in presenza di strumenti legislativi finalmente concreti, di fare un vero salto di qualità. Essere, cioè, protagonisti del "proprio destino".

Le nuove generazioni non perdoneranno a questa comunità l'ennesimo fallimento.

La Politica oggi deve tornare in campo con grande autorevolezza, nonostante il diffuso clima di sfiducia, di disaffezione alle volte espresse in termini emotivi ed anche volgari.

Sono in gioco i valori fondamentali che hanno consentito e consentono a qualunque consorzio umano una convivenza civile e dignitosa.

Citando ancora il titolo del libro di John Steinbeck, se riusciremo a soddisfare questi pochi precetti potremo affermare che la nostra comunità può uscire dall' "L'inverno del nostro scontento" per approdare ad "Una estate se non radiosa almeno dignitosa".



1942 – FRANA IMBOCCO GALLERIA MONTE ZUCCO (PERAROLO)

QUADRO DELLA SITUAZIONE E PROSPETTIVE

Ing. Luigi Panzan

Grazie. Io mi aiuterò in questa esposizione anche con questa cartina, perché non tutti probabilmente hanno le idee chiare su quello che è l'accordo che è stato firmato il giorno 13 – se non ricordo male – dal Presidente della Regione Veneto con il Presidente della Provincia di Bolzano, presente il Ministro alle Infrastrutture, Del Rio, a Cortina.

CENNO STORICO

Questa firma chiude un periodo lunghissimo di discorsi, di litigi, di dibattiti, che è cominciato negli anni 60, addirittura alla fine degli anni 50, in cui la politica si è battuta, si è combattuta – basti pensare alla Venezia-Monaco, la famosa autostrada Venezia-Monaco – che doveva essere realizzata e che è stata poi bocciata perché suscitava grossi contrasti in quel periodo lì, contrasti anche ideologici nella nostra Provincia. Contrasti ideologici dovuti alla classe dirigente di Trento e Bolzano che vedeva in questa autostrada una concorrente temibile.

Lo stesso Tirolo era contrario per questa ragione. Fatto sta che per un voto questa strada è fallita.

Quindi il sogno di questa autostrada, il sogno soprattutto del Governatore della Baviera Strauss, grande personaggio della Germania che vedeva Venezia come il porto naturale della Baviera; il collegamento autostradale lo vedeva come una cosa essenziale. Morto questo percorso – morto non del tutto perché ne abbiamo un pezzettino che arriva fino a (10.06), questo è il risultato dell'autostrada Venezia-Monaco.

Successivamente gli industriali del Veneto e altre forze politiche anche bavaresi, hanno sostenuto l'idea di fare una ferrovia a doppio binario, molto veloce, internazionale, tra Venezia e Monaco. Perché? Perché la Baviera vedeva nel porto di Venezia, e viceversa, un collegamento importantissimo per le merci. Voi sapete che il grosso delle merci tedesche prima affluiva a Rotterdam e Amburgo, una parte adesso va in Istria, a Capo d'Istria, e il sogno era quello di fare di Venezia un grande porto della Germania, che naturalmente aveva questo grande interesse. Questo sogno doveva però trovare un'approvazione da parte dei Governi Tedesco e Italiano, perché si trattava di un'impresa colossale, per il costo e per l'importanza.

Quindi bisognava che fosse approvato e voluto almeno a livello europeo. Ora si dà il caso che nelle strategie di trasporto europee non esiste più questo tipo di collegamento, per cui anche questo sogno è finito e ormai fa parte della storia passata.

Lo stesso PTRC – Piano Territoriale e Regionale di Coordinamento – fatto dalla Regione qualche anno fa, che è lo studio generale, la programmazione generale urbanistica della Regione e si limita a mettere una grossa freccia che va verso nord, senza dire se si tratti di autostrada, se si tratti di strada, di ferrovia, né dove passi. Capite che siamo nel massimo della vaghezza.

Ora questa firma invece è un fatto completamente nuovo e mette la parola fine su tutta questa storia. Quindi da qui si deve partire, e tutti gli altri discorsi hanno perso di importanza.

IL COLLEGAMENTO

CONEGLIANO-CALALZO-CORTINA-DOBBIACO

È giusto anche dire che questa vicenda non nasce per interessi prevalenti della Provincia di Belluno, sia chiarissimo questo. Nel senso che c'è stata la coincidenza di due interessi importanti: il Veneto che aveva e che ha interesse a spostare una parte di quei, dicono, 20 milioni di turisti all'anno che arrivano a Venezia, e comunque arrivano nel Veneto, e che vede in Cortina la possibilità di avere un'ulteriore vantaggio turistico. Spostare una fetta di questi turisti a Cortina – ricordatevi che la firma è avvenuta a Cortina, non in altre parti. Cortina significa un grosso vantaggio per il Veneto.

Dall'altra parte Bolzano ha un interesse simile: Bolzano ha sempre visto Cortina come un miraggio, la voglia di incamerarla addirittura, lo sappiamo, e ha trovato anche dei consensi nella popolazione di Cortina questo fatto. Dall'altra parte il Veneto, con questa mossa, cerca di tenere Cortina nel Veneto. Questi sono un po' pensieri miei – non so se tutti li condividono – ma certamente questi due interessi sono quelli che hanno mosso tutto.

Si aggiunge un terzo interesse: i mondiali di sci che si faranno nel 2021, che rappresentano naturalmente la possibilità per Cortina, per il Veneto, di andare in un palcoscenico mondiale, quindi avere una pubblicità, come è successo nel '56 con le Olimpiadi, una pubblicità che è un peccato perdere. Quindi c'è anche questa scadenza temporale che è quella del 2021.

Quindi premesso questo fatto, che le cose sono nate non per fare un piacere a noi. Però noi possiamo avere come Provincia, e sarà quello di cui mi occupo stasera, un grande vantaggio e dei grandi benefici. Quindi non ha importanza come è nata questa scelta, è più importante è sapere quali saranno i vantaggi che potremo avere in Provincia.

Mi aiuterò un attimo con questa carta, intanto spiego un attimo come funziona: questa cartina è una cartina schematica che però riproduce la situazione.

Sono riportate in grassetto rosso le due linee a doppio binario internazionale che esistono, quella che va da Venezia verso Tarvisio e Vienna, passando per Conegliano, e quella che viene da Verona, fa Trento, Bolzano, Fortezza, Brennero e Monaco di Baviera. Queste due linee, come vedete, sono linee internazionali a doppio binario, ovviamente elettrificate.

La linea che viene su da noi è quella che da Conegliano arriva ..(da 16.28 a 16.31). E' una linea a un solo binario, vecchia linea, e finisce a Calalzo. La linea che si intende costruire, per la quale è stato fatto questo patto, questo accordo, è quella in violetto, fa Calalzo, Cortina, Dobbiaco, è quella che si dovrebbe costruire. Dove finisce?

Finisce nella ferrovia Fortezza-Dobbiaco-Lienz – quindi va in Austria – ferrovia che esiste già. Quindi praticamente cosa succede? Quello che è interessante vedere è che questo collegamento crea un percorso diretto fra Venezia e Monaco. Quindi si recupera un vecchissimo percorso, sogno che hanno sempre avuto i tedeschi, i bavaresi, di raggiungere Venezia per strada, in questo caso per ferrovia. Un percorso che diventerebbe solo turistico, ma che comunque potrebbe essere molto significativo e molto interessante.

Cosa cambia questo pezzo di ferrovia che verrebbe costruito? Cambia molte cose, cambia totalmente la situazione, è una rivoluzione. Perché?

Perché oggi in provincia di Belluno e a Cortina eccetera, si arriva solo da sud. E' una provincia marginale, anche emarginata se si vuole, sappiamo che l'isolamento deriva da questo fatto, e questo pezzo di ferrovia toglie la provincia da questo isolamento. Certamente questo è un percorso che potrà avere, ecco un altro vantaggio, un numero di viaggiatori molto superiore a quelli che ha adesso, un numero di viaggiatori molto elevato. Poi entro un po' nel merito di aspetti tecnici.

Un'altra questione importantissima, che è un'altra rivoluzione, è che le Dolomiti – noi parliamo sempre di Dolomiti, sono un'unità orografica, indubbiamente – in realtà lo sviluppo delle Dolomiti non è avvenuto così, ci sono le Dolomiti Trentine, quelle di Bolzano e quelle Veronesi.

Ma la storia dello sviluppo di queste Dolomiti è stata totalmente diversa, proprio perché l'accesso a quelle Bellunesi (20.06) mentre quelle di Bolzano e di Trento attraversano un'autostrada che dalla Germania andava fino a Verona e poi più a sud. Se poi parliamo delle risorse economiche disponibili nelle Dolomiti Trentine e di Bolzano rispetto a quelle di Belluno, l'abisso diventa ancora peggiore.

Ora questo collegamento permette di iniziare una politica di collaborazione fra le Province di Bolzano, Belluno e Trento, soprattutto fra Bolzano e Belluno – una politica per cui il turismo diventerà un turismo delle Dolomiti, un vantaggio soprattutto per noi.

Un'altra conseguenza importante, un'altra rivoluzione è che questa linea nuova comporta che il turismo torna a diventare l'elemento portante dell'economia bellunese, perlomeno dell'alto bellunese. Era stato parzialmente abbandonato in passato a favore dell'occhialeria, della meccanica fine, di queste attività importantissime – intendiamoci – a cui non intendiamo assolutamente rinunciare. Ma diventa a questo punto prevalente la vocazione turistica, perché questa ferrovia sarà una ferrovia turistica, un po' anche commerciale, ma sarà una ferrovia con un'attitudine particolare per il turismo.

Quindi dovrebbe essere servita da carrozze attrezzate per il turismo – quindi contenenti tutte le novità tecnologiche – piccole, perché non ci sarà un grande traffico, e veloci. Quindi voi capite è una rivoluzione, rivoluzione che riguarda soprattutto le zone interessate da questa ferrovia. Però come si sa, in questi casi c'è chi guadagna di più e chi guadagna di meno.

Chiaramente le zone attraversate dalla ferrovia saranno più favorite, quelle che non sono attraversate dalla ferrovia – ..(da 22.36 a 22.42) – per quelle bisognerà che la politica, e qui entro in un altro tipo di discorso, metta in atto dei provvedimenti compensativi tramite il trasporto su gomma. Quindi c'è tutto uno studio che bisognerà rifare completamente proprio per compensare e fare in modo che questi benefici che la ferrovia porterà diventino benefici anche per il resto del territorio. Io direi che è un bel programma per la politica questo.

C'è un'altra cosa che sottolineo: l'aumento dei viaggiatori, che ci sarà sicuramente, non può avvenire automaticamente. Non è che per il fatto che ci sarà questa ferrovia di colpo arriveranno il turismo, perché il turismo bisogna un po' guadagnarselo, bisognerà che la politica metta in atto una serie di iniziative affinché la provincia sia in grado di accogliere questi turisti, di attrarli, di fermarli.

Quindi c'è tutta una politica di accoglienza, alberghi, altri tipi di accoglienza e tutto quello che ci va dietro, che devono essere predisposti. Ci sarà il tempo per farlo ovviamente, ma certamente bisognerà muoversi in questa direzione avendo chiaro che se non si fa questo, questa grande strada su rotaia non sarà sufficiente. Bisogna avere la consapevolezza degli investimenti in questo settore, una programmazione chiara che ha questo preciso scopo.

Vediamo alcuni aspetti tecnici, cioè questa ferrovia come si fa ?

È prevista anche l'elettrificazione di questo pezzo. Cosa vuol dire elettrificazione ?

Significa maggior velocità, cioè mezzi più veloci, tempi minori di percorrenza – non i tempi che conosciamo, che sono tempi lunghi per arrivare in provincia di Belluno. Allora fino a Conegliano abbiamo il doppio binario elettrificato, da Conegliano fino a Ponte nelle Alpi è stato costruito un tratto ferroviario che addirittura ha le gallerie; era previsto un doppio binario, perché è stato fatto prima della guerra, quindi non presenta particolari problemi fino a Ponte nelle Alpi.

PROBLEMI

I problemi nascono invece da Ponte nelle Alpi fino a (25.47), nel senso che una ferrovia che debba essere veloce deve essere una ferrovia che – se si vuole che sia elettrificata – ci sono due condizioni: che le gallerie siano in grado di sopportare le linee sopra, i lavori devono essere adeguati. A parte il fatto che ormai esistono anche delle ferrovie ribassate, esistono anche dei sistemi in Germania che hanno il cavo che cammina a terra, però questo è un problema tecnico. Certamente comunque se si mette mano sulle gallerie i costi salgono, perché – come dice il mio amico Piero che ormai è uno specialista – mettere mano sulle gallerie non è uno scherzo. Sarà possibile in qualche caso fare degli archi, abbassare, in qualche altro caso forse no, ma io non entro nel merito. Certamente è un problema.

Un secondo problema è che le velocità implicano che i raggi di curvatura siano più grandi. Se ci sono dei raggi molto stretti, e nel nostro caso fra Ponte nelle Alpi e Calalzo ce ne sono diversi, è chiaro che lì bisogna fare delle rettifiche, oppure si dovrà rallentare la velocità, non c'è niente da fare, una delle due. Comunque questi problemi sono tutti risolvibili con maggiori costi e anche maggior tempo di realizzazione.

Il tratto invece che va da Calalzo a Cortina è veramente un tratto molto molto più complesso, perché ?

Perché intanto non si può percorrere il tracciato del vecchio trenino, perché ?

Primo perché una parte di questo tracciato è stato occupato dalla strada statale, in parte perché ha pendenze molto più elevate – il vecchio trenino poteva salire su pendenze molto elevate – mentre il treno che si farà adesso sarà un treno a scartamento normale e non può sopportare pendenze oltre un certo limite.

Quindi il tracciato non potrà essere che nuovo. Se poi si pensa che da Borca a Cortina si attraversano zone molto franose, piene di colate – naturalmente è possibile fare una ferrovia anche in questi casi, però certamente il tratto tra Calalzo e Cortina sarà in gran parte in galleria, in molta parte in galleria. Quindi l'idea che questo percorso possa servire i paesi come serve adesso – ma assolutamente prendo atto di questo fatto, che forse una fermata in mezzo – certamente se lo scopo è quello di arrivare a Cortina, si va dritti, non si percorrono spazi e zone che siano troppo pericolose.

Altri percorsi non sono fattibili.

VALUTAZIONI

Quindi nasce anche un piccolo problema, e cioè che alcuni paesi non sopporteranno di essere tagliati fuori, e questo è un problema politico, problema politico che sarà la politica che dovrà affrontare.

C'è un altro pericolo che si sta manifestando già da adesso: l'idea del percorso per Auronzo.

Il percorso per Auronzo sarebbe un po' più lungo, si parla di 18 km, 15 minuti, però io non credo che questa sia la volontà di Bolzano e del Veneto.

Non a caso – come ho detto prima – la firma si è fatta a Cortina, lo scopo è Cortina.

Quindi inserire un discorso di questo tipo porta a una divisione prima ancora di partire, che non farà bene alla possibilità di realizzazione di questa linea. Quindi anche qui la politica dovrà chiarire al più presto queste cose, in modo che non vengano fuori queste polemiche che potrebbero ritardare alla lunga ancora di più.

Fra l'altro sui tempi adesso dirò due parole.

Devo dire anche una cosa, che questa credo che sia un'occasione per la provincia di Belluno che non si ripeterà più. È giusto che sappiate che dal 1951 ad oggi la provincia di Belluno aveva 239.000 abitanti, oggi ne ha 208.000 – ma di questi 208.000, 8.000 sono o extracomunitari o extraeuropei.

La provincia di Belluno in questi anni si è mossa in una lenta e inesorabile decadenza di popolazione a cui appunto risponde anche una decadenza di altro tipo, come si sa.

Ancora più grave è che nessuno negli ultimi 20 anni si è preoccupato di governare o di contrastare questa tendenza. Se non si contrasta, questa tendenza continuerà.

L'esodo che c'è dal nord della provincia verso il centro – perché non è che tutta si sia spopolata, il grosso dello spopolamento è il nord della provincia.

La provincia, nelle zone più periferiche, a vantaggio relativo del Bellunese – che è l'unico che ha ottenuto – e della Valbelluna in generale, dove ormai vive la stragrande maggioranza della popolazione.

Tra l'altro altri elementi di decadenza li conoscete anche voi, molti uffici che si spostano a Treviso, chiusure – insomma è chiaro che questo sta avvenendo, e se nessuno governa questi fenomeni, queste tendenze, questi vanno avanti.

Non si possono ignorare queste cose.

Ora l'occasione che si presenta con questa ferrovia è assolutamente straordinaria – e guai a perderla – perché questa è l'occasione in cui questa tendenza di decadenza potrebbe essere invertita, nel senso che la quantità di turisti – rispetto a quello che ho detto un po' prima – che attraverseranno la provincia, potrebbe essere tale sia da rendere economica la gestione della ferrovia, che oggi vive di sussidi perché non sta in piedi, sia portare poi vita, soldi anche in tutte le zone che la ferrovia attraverserà – salvo gestire la cosa in maniera intelligente e in maniera sufficiente.

Ecco, vediamo la seconda rivoluzione che è prevista: il Presidente della Regione ha parlato anche di un'altra previsione, cioè quella di collegare la Valsugana – eccola qua, che collega Trento con Bassano – all'altezza grossomodo di Primolano, con Feltre. Un pezzo di ferrovia – sono 12 km – dislivello intorno ai 50/60 metri, 100 metri. Questo collegamento sembrerebbe una cosa piccola, una cosa di poca importanza – invece vi farò vedere come la cosa è grande.

Un attimo prima volevo citare invece – per chiudere la faccenda dell'altra ferrovia – la notizia che ho letto sul giornale due giorni fa: l'inaugurazione di tutti i nuovi modernissimi treni diesel Swing. Sono treni diesel che cominceranno la tratta Conegliano-Belluno e tra qualche mese anche Belluno-Padova.

Sono dei treni modernissimi, sono una specie di treni metropolitani – quindi una scelta molto corretta.

Vagoni piccoli, veloci, comodi – cosa che non è adesso – e puntuali, questa è la promessa, molto puntuali. Anche questa cosa potrebbe aumentare la competitività rispetto alla macchina - non ho detto niente ma uno degli scopi è quello anche di ridurre l'uso della macchina e aumentare l'uso del treno.

Quindi se questa promessa verrà mantenuta – spero di sì – sarà un grande vantaggio. Però il fatto che si comprino tutti questi treni nuovi la dice sui tempi che bisognerà attendere per avere le ferrovie completate. Questo ce lo dirà poi chi ne sa più di me.

Speriamo che siano brevi. Lui parla di tre anni per l'edificazione fino a Calalzo e di qualche anno in più per arrivare a Cortina, e poi immagino in Val Pusteria; e parla di un costo di 1,2 miliardi di Euro spalmati in cinque anni.

Quindi ci dovrebbe essere il contributo del Governo, un carico anche di Regione Veneto e anche per la Provincia di Bolzano.

Tornando al discorso invece del collegamento con la Valsugana, è molto importante perché si crea un anello ferroviario intorno alla provincia di Belluno. È vero che la ferrovia che fa Trento-Bassano è una ferrovia come quella attuale nostra, una ferrovia scarsa, un solo binario. Però anche qui il Presidente Zaia parla di elettrificarla. Quindi anche questa è una promessa, chissà se.... Tutto questo tratto che poi verrà da Padova, Feltre, Belluno, Ponte nelle Alpi, anche questo è previsto che sia elettrificato. Il vantaggio di questo collegamento qual è? Intanto di collegare Trento con la provincia di Belluno, primo. Cioè si aumenta il numero di ingressi alla provincia, che vuol dire che non resta più una provincia – ripeto, come dicevo prima – marginale, terminale, ma una provincia attraversata, che ha tanti ingressi e che quindi può diventare interessante per il turismo.

Un'altra cosa ancora più importante è che si mette in gioco la Valbelluna e i due centri di Feltre e di Belluno, che oggi sono tagliati fuori dal turismo – ma che meriterebbero invece di essere valorizzati, sicuramente. In qualche maniera è la Pedemontana il luogo dei servizi delle Dolomiti, qua si tratta di sfruttare a fondo le qualità che queste zone possiedono. Anche qui bisogna programmare tutto quello che ci deve andare intorno, perché questi vantaggi che deriveranno dall'avere questa rete di trasporti nuova possano essere sfruttati. Quindi anche qui la politica è..

CONCLUSIONI

Mi preoccupa un attimo sentire che ieri l'altro il Consiglio Comunale di Feltre ha votato un ordine del giorno che dice che bisogna contemporaneamente fare la ferrovia Calalzo-Cortina con la ferrovia Primolano-Feltre. Mi preoccupa un po' non perché – io sono d'accordissimo che si debba fare – però se cominciamo a dividere le due cose, se la politica non riesce a dare un ordine di priorità a queste cose, se cominciano i litigi e il provincialismo, non si va da nessuna parte. Questo mi sembra che sia pacifico. Quindi bisogna che ci sia unità politica – cioè ognuno sta nel suo Partito – però su queste cose serve l'unità delle Forze Politiche, l'unità della classe dirigente – industriale, sindacale. È indispensabile, assolutamente, sennò questo frenerà certamente lo sviluppo di queste cose.

Tempi di esecuzione: io penso – io adesso parlo un po' per esperienza personale sui lavori pubblici – i tempi di esecuzione di solito non sono mai quelli che programmati, sono sempre più lunghi. Allora io penso che la scadenza del 21 – dei mondiali di sci – sia una scadenza impegnativa. Si cercherà assolutamente di arrivare con la ferrovia fino a Cortina, questo credo che sia un impegno che la politica si senta di fare perché guai a perdere questa occasione. Quindi si troveranno altri soldi per far questo, per gli impegni che sono stati presi dal Governo, da Veneto e da Bolzano.

Cosa diversa invece è l'elettrificazione da Montebelluna fino a Ponte nelle Alpi e naturalmente il pezzo di nuova ferrovia, che dovrà essere supportata e sopportata solo dalla Regione Veneto. Quindi è una spesa che sarà diversa, avrà i tempi diversi. Quindi deve essere chiaro questo fatto che si comincia un percorso – questa è la novità – si comincia un percorso che sarà lungo, che però bisogna perseguire con tenacia, determinazione e con grande umiltà. E questa è la difficoltà della politica. Io penso che la classe politica avrà questo compito, quello di gestire – in questi anni – questo grande progetto, che a mio avviso in questo momento è l'unico che può tirar fuori la provincia da questa decadenza ormai inesorabile in cui è caduta.

Ovviamente mi preoccupano quei segnali che già cominciano ad arrivare di divisione, di campanilismo – anche legittimo, intendiamoci – quindi difficoltà che avrà la gente ad accettare queste novità. Toccherà alla classe politica e amministrativa spiegare, unire, tenere insieme e non litigare, soprattutto, su queste cose.

Io credo di poter concludere con una frasetta che mi ero scritto, che sicuramente qualcuno penserà che questo è l'ennesimo sogno di una provincia avvilita da troppo tempo da illusioni e frustrazioni. Io credo che sia qualcosa di più, un progetto concreto, possibile e di largo respiro – che potrà realizzarsi se tutti, classe politica e dirigente insieme, ci crederà e lo perseguirà con tenacia. Grazie.



BUSA DEL CRISTO CON IL PONTE DI FERRO RIMOSSO

IL TRENO DELLE DOLOMITI

Relazione di Sergio Reolon



La questione del trasporto ferroviario che interessa la nostra provincia non può che essere inquadrata dentro una nuova politica nazionale del trasporto collettivo.

Oggi si sta affermando una nuova consapevolezza circa la portata strategica del treno.

Per questo, dopo anni di trascuratezza, abbandono, chiusura dei c.d. rami secchi, il dibattito sul futuro delle linee ferroviarie bellunesi sembra prendere corpo in forma concreta e coinvolgere positivamente tutti i soggetti pubblici e privati.

Si afferma oggi una nuova visione del ruolo strategico del trasporto pubblico e locale ed in esso della funzione fondamentale del trasporto ferroviario come fattore di crescita sociale, di lotta all'inquinamento e alla congestione generata dal traffico privato, di realizzazione di migliori condizioni di vita, nonché di sostegno ai sistemi produttivi.

Le scelte che riguardano il sistema dei trasporti e delle infrastrutture dovrebbero essere coerenti con l'idea di sviluppo che si ha di un territorio.

In questo senso è opportuno rifarsi al Piano Strategico della Provincia di Belluno che delinea in maniera chiara l'idea di futuro di quest'area.

I grandi obiettivi che questo quadro di questioni suggerisce sono:

- perseguire obiettivi integrati in cui la crescita economica non sia distaccata dallo sviluppo sostenibile: natura ed ambiente devono essere visti come potenti fattori di sviluppo economica che sappiano integrarsi alle attività umane e ai diversi usi antropici;
- rimettere al centro il territorio e le sue risorse, rilanciare l'agricoltura sia come nodo cardine della manutenzione del territorio che come sorgente di sviluppo economico e turistico nonché fattore di riproduzione ecologica e di biodiversità;
- considerare l'ambiente come un grande laboratorio di studi e ricerche sulle qualità ambientali ma anche sulle pratiche di ingegneria ambientale, forestale;
- trovare un equilibrio tra modernizzazione e rifiuto della stessa: area integrata nell'Europa ed al contempo non solo bacino d'utenza delle metropoli;
- tomare ad essere uno spazio abitativo ed economico dotato di una propria responsabilità e autonomia;
- consolidare e valorizzare i rapporti con le altre regioni alpine creando sistemi di cooperazione ed integrazione. Questo significa un reciproco rafforzamento e un mantenimento delle singole autonomie, facendo lo sforzo di uscire dalla logica della frammentazione interna;
- misurare l'equilibrio tra risorse e attività endogene, esogene ed ubiquitarie in grado di poter convivere in equilibrio sviluppando proficui rapporti tra operatori e territorio;
- valorizzare le differenze e le diverse identità secondo principi e modalità che sappiano coniugare tradizione e innovazione.

E' evidente che un sistema dei trasporti coerente con questa idea di sviluppo deve tendere ad integrare, a collegare , ad ammagliare un territorio e non semplicemente a sorvolarlo come era invece alla base dell'ipotesi autostradale.

E questo non può avvenire che integrando le vane modalità di trasporto e non puntando in modo esclusivo su una sola. In questo senso non deve sfuggire il fatto che il concetto di "ammagliamento" si contrappone alla logica dell' "attraversamento", che aveva dominato in passato.

Il riferimento più diretto è all'ipotesi, rifiutata dalla società locale, di realizzare l'autostrada A27 sino al confine nord e, su questa infrastruttura, fortemente gerarchizzante, incardinare tutto il sistema infrastrutturale.

Questa scelta comportava il depotenziamento, comunque avvenuto malgrado la costruzione dell'A27 sia stata interrotta a Vittorio Veneto, della ferrovia.

E' in quest'ottica che il potenziamento e rilancio della ferrovia bellunese trova la sua motivazione più profonda.

Va rilevato come invece il piano regionale dei trasporti fermo al 1990 non sia assolutamente in sintonia con questa visione e con le scelte che ne dovrebbero conseguire.

Non mi soffermerò sullo stato attuale del servizio ferroviario, a tutti noto, e che potremmo così riassumere: oggi il servizio è peggiore di trenta anni fa.

Nè sulla questione delle norme e delle gare che altri tratteranno.

Il sistema attuale:

< **non offre alla popolazione residente**, e soprattutto ai comuni della parte alta della provincia un sistema di mobilità che favorisca un ampliamento ed una migliore fruizione dei servizi alla persona (al malato, al cittadino, al consumatore) ed una vita comunitaria che superi i confini di paese e di valle,

< **non offre alle aree a vocazione turistica** collegamenti adeguati rispetto ai mercati e una integrazione interna dell'offerta in linea con le nuove dinamiche di domanda,

< **non offre alle aree a vocazione** manifatturiera una logistica in linea con le nuove esigenze in termini di modello produttivo e di mobilità della manodopera.

La nostra idea deve tener conto che è necessario valorizzare la "**identità alpina**" con le sue specificità e i suoi bisogni non più assimilabili ai parametri dei sistemi di "**pianura**" ma bisognosi di una elaborazione specifica cui si ispirino le amministrazioni e le scelte di sviluppo locali.

Il programma si può articolare in tre fasi:

- 1) **di breve periodo** consistente nel miglioramento dei servizi esistenti nella situazione data (ripristino corse dirette, accorciamento tempi di percorrenza, integrazione ferro-gomma con biglietto e tariffazione unica, coincidenze);
- 2) **di medio periodo**. Realizzazione della metropolitana di superficie regionale, nel tratto riguardante la provincia di Belluno, con l'anticipazione rispetto ai tempi previsti dal piano regionale. Il piano prevede che il collegamento sia realizzato nel 4° stralcio, cioè mai se si considera che dopo 20 anni non è ancora attivo il primo. La priorità assoluta diviene allora l'elettrificazione di tutte e due le linee

d'interesse della nostra provincia. Senza elettrificazione noi siamo tagliati fuori e le decisioni di Trenitalia e della Regione Veneto circa la rottura di carico a Conegliano ed a Montebelluna ne sono la testimonianza palese. Senza elettrificazione noi siamo costretti in un sistema esclusivo che non si interfaccia con quello Veneto, con quello nazionale ed internazionale. E' come avere una ferrovia a scartamento ridotto. L'elettrificazione è il presupposto sia per collegarci all'area metropolitana veneta e alle grandi percorrenze sia per lo sviluppo di qualsiasi disegno di prosecuzione verso ulteriori collegamenti.

E' di grande importanza la dichiarazione del ministro **Delrio** il quale ha recentemente dichiarato che RFI ha già le risorse per l'elettrificazione delle nostre linee.

3) **di lungo periodo** ovvero di prosecuzione delle linee.

Dobbiamo pensare, come si afferma nel piano strategico provinciale, altro che idea di Zaia ! a percorsi orizzontali su di una dorsale ferroviaria est ovest che connetta e integri tra loro le **reti regionali alpine** esistenti - Est Ovest - e si congiunga in alcuni nodi alpini con **le reti metropolitane di pianura e transalpine** - Nord Sud –

a) **collegamento ferroviario turistico Venezia-Cortina/Dolomiti/Dobbiaco** con elettrificazione delle linee e conseguente adeguamento delle tratte Padova-Montebelluna-Belluno e Conegliano-Calalzo agli standard ferroviari europei. Ne conseguirebbe anche un abbattimento dei tempi di percorrenza degli attuali collegamenti ferroviari,

b) **collegamento ferroviario Feltre-Primolano**, di fatto collegando logisticamente la "**piattaforma**" urbana Feltre-Belluno con la Valsugana (corridoio con il Trentino e l'asse ferroviario del Brennero).

Si tratta di un progetto non solo funzionale al trasporto ed alla mobilità dei bellunesi, ma del più importante progetto di sviluppo, in particolare turistico della nostra provincia soprattutto se efficacemente collegata ad una rete di piste ciclabili sotto le più belle vette dolomitiche.

E' certamente ambizioso, ma è in linea con quando sta avvenendo in tutta Europa dove la scelta del treno è ormai ovunque ritenuta strategica. E' pertanto necessario che senza ulteriori tentennamenti e con un lavoro che veda insieme tutte le istituzioni pubbliche e le forze sociali la Provincia assuma questa progettualità in tutta la sua valenza e operi per la sua concreta realizzazione.

L'INTEGRAZIONE TRA FERRO E GOMMA

Relazione di Giuseppe (Bepi) Pat

Concordo con quanto detto ora dall'Ing. Panzan, che il progetto Ferrovia delle Dolomiti, nei suoi aspetti tecnici e di tracciati, rappresenta il vero progetto turistico per il rilancio della nostra provincia, perché può e deve muovere gli interessi di cittadini e imprese, da cui può derivare una crescita importante per il nostro territorio.

Questo progetto non è semplicemente una soluzione di tipo infrastrutturale, oppure il traguardo dei mondiali di Cortina 2021 – è una cosa che riguarda il futuro, la prospettiva di cambiamento del territorio nel contesto dell'area Dolomitica, delle relazioni nord-sud ed est-ovest.

Quindi è giusto che il sistema politico bellunese inquadri questo progetto, questo inizio di percorso, esattamente così – altrimenti è un obiettivo difficile da perseguire – poiché richiede la mobilitazione di capitali ingenti, necessita di ampi consensi ben oltre la nostra realtà territoriale, sostenuta da motivazioni e azioni coerenti, che non riguardano la sola infrastruttura ma la nostra capacità di fare rete per allungare la catena del valore, una idea coerente dello sviluppo dell'area montana.

Quindi l'unità di questo territorio e soprattutto l'unità che si è creata con la presenza del Ministro Delrio a Cortina e a Belluno, con la Regione Veneto, la Provincia Autonoma di Bolzano, ma anche la Provincia di Trento, oltre alla Provincia di Belluno, è l'elemento fondamentale per avere successo in questo percorso.

Un pezzo importante del fare sistema, che Mario Svaluto mi ha chiesto gentilmente di sviluppare, riguarda l'integrazione tra ferro e gomma e quindi di Dolomiti Bus. L'ing. Panzan diceva che se la provincia è percorsa da questa nervatura ferroviaria, qualcuno deve incaricarsi di portare persone su questa nervatura. E ovviamente chi porta le persone a prendere il treno, in un sistema a pettine o spina di pesce, non può che essere l'autobus, per sottrarre automobili alla strada, disincentivando la motorizzazione privata soprattutto negli orari di punta, creando opportunità e convenienze.

L'integrazione quindi è uno degli elementi del progetto, non è un pezzo che possiamo vedere dopo, è un punto essenziale e prioritario.

A proposito di integrazione vorrei raccontare una storiella che mi è capitata, alcuni dei presenti in sala la conoscono e ben rappresenta il paradosso italiano della mancata integrazione più di tanti discorsi. Nel mese di aprile dell'anno scorso, la Regione del Veneto fece un accordo con Trenitalia da un lato e Dolomiti Bus dall'altra per inaugurare finalmente uno dei sogni di questo territorio, quello di partire da Venezia in treno con le biciclette al seguito, arrivare a Calalzo, da lì prendere un autobus attrezzato col carrello per portare biciclette e cicloturisti, proseguire per Cortina e Cimabanche al mattino e la discesa nel pomeriggio via autobus o percorrendo la pista ciclabile fino a Calalzo dove attende il treno per Venezia.

Questo amico – che ha partecipato direttamente alla costruzione di questo progetto – mi scrive: vedi, è bastato un Rossi (tra parentesi non comune), per realizzare un progetto di integrazione ferro-gomma (e bici) inseguito da anni, per fare in modo che due aziende diverse (Trenitalia e Dolomiti Bus) trovino un accordo per realizzarlo!

Chi è Rossi ?

Rossi è contemporaneamente l'Amministratore Delegato (fino ad una settimana fa), di Dolomiti Bus e di BusItalia Veneto, azienda delle Ferrovie dello Stato. E' bastato un Rossi (non comune, e vi assicuro che non è comune, ottima persona), per mettere insieme due aziende che fino a un'ora prima non si erano quasi mai parlate. Ho risposto a questo amico: ma scusa, se l'Italia e il Veneto devono attendere una coincidenza di cariche fortuita di un Rossi (non comune), per realizzare questi progetti di integrazione tra vettori, che dovrebbe essere la norma per un paese civile, allora non ci sono molte speranze di risollevarci dai nostri ritardi decenni!

Se comportamenti considerati "normali" non accadono e dobbiamo appenderci ai miracoli, allora dobbiamo tutti convenire che le regole che disciplinano la materia sono sbagliate. Dobbiamo chiederci anzitutto quali siano, per contro, le condizioni tecniche, organizzative, economiche, di volontà politica, per fare in modo che il processo di integrazione tra ferro e gomma, diventi un processo normale, un modo normale per le due società di lavorare, pianificare i servizi, gli orari, le integrazioni, i titoli di viaggio, attribuendo a ciascun vettore la propria missione: al treno il trasporto di massa sull'asse principale e all'autobus il compito di attivare la rete di adduzione con scuole, aziende, uffici, città e paesi, i luoghi della residenza.

Quali elementi hanno finora impedito che questo accada ?

Si badi bene, che occorra integrare le reti sta scritto almeno dal 1997, dal D.Lgs. Burlando n. 422 in maniera compiuta ma riferimenti sull'integrazione sono rinvenibili anche prima di tale data. La domanda da porci è perché, nonostante sia tutto scritto da 20 anni, le cose non accadono ?

Su questo interrogativo vorrei fare qualche considerazione per contribuire a colmare il gravissimo ritardo in cui versa il nostro Paese, non solo Belluno.

Anzitutto dobbiamo avere un obiettivo chiaro in testa, una parola chiave: FACILE! Rendere facile e conveniente la mobilità collettiva delle persone, facile acquistare un biglietto, trovare un parcheggio, un autobus, un treno, facile trovare gli orari per andare a lavorare, a scuola, girare per affari, shopping o tempo libero. Non essere costretti ad usare la macchina per queste relazioni, usarla solo quando serve.

Dovrebbero essere cose normali. Sono obiettivi banalissimi ma lontani dal essere raggiunti. In alcune parti d'Italia funziona così, all'esterno molto di più. In quei Paesi si pensa prima alla mobilità e ai trasporti e poi alla città, prima si costruisce il sistema – l'organizzazione dei trasporti – e poi si pensa alla città.

Ci sono alcune città della Francia o della Germania o del nord Europa in cui addirittura prima viene la bicicletta e poi la macchina, prima vengono i pedoni e poi la bicicletta, prima ancora del treno o dell'autobus. Oggi siamo molto distanti da questi obiettivi. La causa fondamentale, a mio giudizio, è che siamo di fronte, purtroppo, ad una frammentazione dei centri di decisione, dei centri di regolazione, ad una frammentazione del sistema delle imprese (oltre 1000), nessuna con le caratteristiche di operatore di sistema integrato. Con poteri divisi tra Stato, Regioni, Provincia Comuni. In teoria è tutto scritto nella parteca ciascuno va per la sua strada. Ripeto, esempi positivi ci sono e vanno imitati.

Questi processi di integrazione possono svilupparsi se si interviene su alcuni punti.

- **Il primo** riguarda gli aspetti che definisco organizzativi o amministrativi. Penso ad esempio alla bigliettazione elettronica e biglietto unico, i due elementi sono legati. Il biglietto ad obliterazione meccanica oggi in uso non consente tramite la timbratura sia sull'autobus sia sul treno, di attribuire i relativi importi a Trenitalia e alle varie

Dolomiti Bus in ragione dei km percorsi su ciascun vettore. Quest'anno Dolomiti Bus spenderà quasi tre milioni di Euro per attrezzare tutta la propria flotta, 200 autobus, con la bigliettazione elettronica. Quando avremo installato, sia sui treni, sia sugli autobus, l'obliteratrice elettronica, accostando il biglietto dotato di dispositivo elettronico al suo interno, o meglio uno smartphone, si potrà acquistare il biglietto, utilizzando una apposita applicazione, potrà validarlo salendo e scendendo da un treno o autobus, e attribuire a ciascun gestore del servizio il costo della singola corsa. Queste tecnologie innovative purtroppo sono ancora rare nel nostro Paese. Ci sono degli esempi, sia chiaro, anche da noi che vanno generalizzati. Belluno a fine 2016 avrà raggiunto questo obiettivo fondamentale per modernizzare il servizio e renderlo di facile accesso.

- **La seconda** riguarda gli ostacoli posti dal sistema di regolazione del trasporto pubblico locale, siano essi authority nazionali o locali deputati alla regolazione delle linee, degli orari integrati con altri mezzi, delle tariffe, delle procedure di gara. Un primo esempio è sicuramente l'Ente di Governo della Provincia di Belluno, costituitosi nel 2014 come previsto da norme di legge Nazionali e Regionali che costituisce Autorità competente nella zona geografica delimitata dal relativo bacino territoriale ottimale ed omogeneo ai sensi del Regolamento CE n. 1370/2007. Tale Ente è stato poi suddiviso in due ambiti di unità di rete: unità di rete del bellunese, comprendente i servizi extraurbani della Provincia, nonché i servizi urbani di Belluno, Feltre, Pieve di Cadore, Auronzo e Mel; unità di rete del comune di Cortina, che gestisce in house providing con propria azienda il servizio urbano in quel comune. Già la divisione in due ambiti nel territorio provinciale è una anomalia e una contraddizione, che ostacola il governo unitario della rete dei trasporti, presupposto essenziale per un Ente di Governo.

Una anomalia che andrà sanata se vogliamo veramente dotarci di Autorità dotate di poteri reali. Un altro aspetto, che fa dell'Ente di Governo una incompiuta, è la mancata costituzione formale dell'Ufficio unificato degli Enti aderenti (Provincia e comuni di Belluno, Feltre, Mel, Pieve di Cadore, Auronzo, Cortina).

Infatti attualmente l'Ente continua ad operare come una sorta di unione di piccoli Stati, con trattative intercomunali tra gli aderenti per trovare un punto di equilibrio e conflitti che allungano i tempi della decisione poiché i poteri rimangono saldamente nelle mani dei Comuni aderenti per la parte urbana, rallentando/impedendo lo scambio delle dotazioni chilometriche assegnate a ciascun Ente. Anche questo è un ostacolo serio alla integrazione da superare. Da ultimo non possiamo trascurare, anche per l'assenza dell'Ufficio Unificato provinciale, l'emergere costante di un **conflitto di interessi** tra l'essere Ente regolatore e contemporaneamente proprietario al 60,5% di Dolomiti Bus. Questo conflitto non riguarda solamente Belluno ma l'intero Paese! La soluzione, anche in tale caso, può trovarsi nella separazione e terzietà del regolatore rispetto alla proprietà, che si può realizzare rendendo indipendente l'Ufficio Unificato dell'Ente di Governo stesso.

La separazione tra gestione e controllo è un elemento essenziale per ridare vigore alle politiche di trasporto, siamo in grave ritardo. Un esempio illuminante è il settore idrico: quattro anni fa discutevamo della crisi profonda di GSP, del suo forte indebitamento, della incapacità del sistema politico di prendere le decisioni necessarie sull'adeguamento tariffario in tempo utile.

Questo accadeva perché la stessa mano (i Comuni) erano contemporaneamente il gestore e il controllore, la stessa mano. In questo caso è bastato che la competenza in materia tariffaria fosse “allontanata” dal territorio di erogazione del servizio per passasse all’authority nazionale per l’energia, il gas e l’acqua che ha sede a Milano, e noi oggi abbiamo quasi raddoppiato la capacità di investimento del sistema idrico, al prezzo di un incremento tariffario colpevolmente bloccato per otto anni. La stessa cosa prima avviene nel sistema di trasporto e prima forse abbiamo qualche speranza.

- **Il terzo punto** riguarda l’aspetto economico/finanziario. L’Ente di Governo provinciale non ha i sufficienti poteri per decidere, pur possedendoli sulla carta. Il punto critico riguarda le modalità con le quali i denari del Fondo Nazionale Trasporti arrivano al territorio e all’imprese che svolgono il servizio. Il trasporto pubblico locale è sussidiato dal pubblico per il 70% dei costi, sia quello su gomma che quello su ferro. Lo Stato manda alla Regione Veneto 450 milioni di Euro l’anno, che vengono poi suddivisi in 160 milioni per il servizio di trasporto regionale su ferrovia e 265 milioni alle varie Dolomiti Bus del Veneto compresa la navigazione di Venezia, la parte restante ad altri servizi. Si spendono tanti soldi, quasi sei miliardi di Euro l’anno su scala nazionale, il cui risultato non riesce ad incidere sulla trasformazione dell’offerta (le imprese) spesso incapaci di seguire la crescita della domanda di trasporto. Questo è il dramma! Le risorse finanziarie, non solo compiono un lungo giro ma sono suddivise per singoli Enti (Provincia per extraurbano, Comuni per l’urbano), analogamente per gli investimenti si segue la stessa trafila e dopo 7/8 mesi, forse, arrivano i soldi a Dolomiti Bus, che nel frattempo deve ricorrere al credito bancario. Assurdo! In questo modo non ci sono certezze sulle risorse disponibili, è quasi impossibile programmare i servizi. Anche qui, se abbiamo l’Ente di governo, i soldi dovrebbero transitare velocemente dallo Stato alle Regioni, dalle Regioni alla Provincia direttamente all’Ente di Governo senza subire la frammentazione descritta. Tra l’altro, mi diceva il Sindaco Jacopo Massaro, che il transito dei denari dalla Regione direttamente all’Ente di Governo, libererebbe il Patto di Stabilità dei comuni.

Tanto per farvi presente che cosa significa un ritardo dei sistemi di regolazione, che oggi bloccano le decisioni e hanno un impatto fortissimo sulla capacità di riorganizzazione. Un ulteriore elemento distorsivo del sistema di sostegno pubblico alla mobilità riguarda il finanziamento erogato in base al numero dei Km percorsi a prescindere dalle persone trasportate. Tale modalità provoca una sorta di indifferenza all’efficienza delle risorse pubbliche impiegate: il trasporto pubblico locale non è finanziato dalla collettività per produrre chilometri ma per trasportare persone! Ecco perché tra le riforme attese vi è il cambio del criterio a Km con il load factor, ovvero l’indice di riempimento dei posti offerti. Sempre di più le imprese dovranno vivere di tariffa e meno di trasferimenti pubblici.

- **Il quarto aspetto** riguarda il sistema delle imprese. Non bisogna dimenticare che spesso le cose banali non funzionano perché abbiamo un sistema di imprese che sono divise tra gomma e ferro, tra pubbliche e private, grandi e piccole, e spesso le modalità con cui si erogano i soldi pubblici impedisce o limita la capacità di mettersi insieme, ciascuna impresa gioca la partita della sua sopravvivenza a discapito del risultato d’insieme e del beneficio per il cliente.

Come accennavo all'inizio mancano operatori di sistema, intermodali, in grado di affrontare in maniera unitaria il tema della mobilità. Siamo in attesa della pubblicazione di un Decreto che modifica le regole di funzionamento nel trasporto pubblico locale. Una normativa che ci auguriamo non solo nuova (di norme ve ne sono persino troppe e inconcludenti) ma innovativa. Alla innovazione potranno concorrere le nuove regole ma soprattutto l'avvio delle gare, competitive e trasparenti per fare in modo che il sistema si indirizzi verso questa integrazione di cui ho parlato.

Questo sistema, con queste regole, con questi limiti, ha dato quello che poteva dare, oltre non si può andare.

Il TPL è un servizio che storicamente nel nostro Paese è considerato come un pezzo del welfare, un sistema risarcitorio verso il territorio, verso determinati tipi di clienti che non hanno mezzi per potersi spostare, incentrato sulla relazione casa-lavoro-scuola-casa.

Se non ci allontaniamo in fretta da questa visione (ho cercato di elencare alcuni punti) difficilmente potrà essere in grado di adeguarsi alla domanda di trasporto in continua evoluzione. Basti dire del trasporto a chiamata su cui il Comune di Belluno sta ragionando.

Se non usciamo da questo cono d'ombra di considerare il trasporto pubblico locale come un pezzo del welfare, una sorta di risarcimento alle fasce deboli non avremo futuro.

Un bel esempio di integrazione tra ferro e gomma è rappresentato dall'intesa tra Trenitalia e Dolomiti Bus, con e l'apporto fondamentale – va riconosciuto – della Regione Veneto e l'Assessore ai Trasporti De Berti, per realizzare il cadenzamento orario integrato con la gomma sulla dorsale ferroviaria Calalzo-Belluno-Feltre e viceversa, con un unico titolo di viaggio.

Laddove prima non c'era il treno oggi c'è un autobus di Dolomiti Bus che fa lo stesso percorso e il cittadino può salire indifferentemente sul treno o sull'autobus con lo stesso titolo di viaggio e ha un unico orario, integrato gomma ferro. Questo studio continuerà nelle prossime settimane, quindi potremo avere degli ulteriori benefici anche nei prossimi mesi.

Un ultimo cenno. Il sistema non può vivere se non mette in moto altri processi. Uno è stato detto dall'ing. Panzan e riguarda il futuro, lo scenario di potenziamento ed elettrificazione della rete ferroviaria, l'altro è la differenziazione degli orari. Orari delle scuole, delle aziende, delle città, tema difficile ma necessario. Se tutte le scuole e le aziende iniziano alle otto è impossibile immaginare il ruolo dell'autobus come integratore del treno. Per Dolomiti Bus è gioco forza concentrare tutti i suoi 200 autobus in uno spazio temporale ristretto per portare a destinazione (scuola, azienda) i propri clienti, senza troppo badare all'integrazione col treno. Ogni tanto ricevo mail che lamentano la mancata coincidenza tra il nuovo orario ferroviario e gli autobus che corrono lungo quella linea. Rispondo, che Dolomiti Bus ha i suoi "cadenzamenti", i suoi clienti da servire ad orari prestabiliti di scuole e aziende, che pagano l'abbonamento o il biglietto. Poi fa il possibile per integrarsi con gli orari di Trenitalia. Se mettessimo in gioco anche questo discorso sugli orari a livello provinciale, lì sì la politica avrebbe un grande ruolo e noi potremmo offrire un servizio migliore, potremmo sfruttare meglio la flotta di Dolomiti Bus, non solo negli orari di punta, piuttosto che vedere autobus girare vuoti o semivuoti. Questo è un tema vero, da affrontare anche su scala territoriale. Grazie.

COMUNICAZIONE

Del COMITATO PER L'ANELLO FERROVIARIO DELLE DOLOMITI

Presidente dott. Filiberto Dal Molin - Segretario dott. Tomaso Pettazzi

M

mi congratulo con Roger De Menech per il suo intervento aggiungendo che è essenziale considerare come obiettivo finale l' Anello Ferroviario delle Dolomiti, integrato con percorsi ciclabili e con servizi su gomma. Questa sera non si è parlato ancora delle biciclette e non sono il solo a considerare questo argomento essenziale.

E' sufficiente vedere che cosa rappresenta il turismo ciclistico nelle provincie di Bolzano e di Trento. Non dobbiamo inventarci niente, basta saper copiare.

Tutti insieme dobbiamo batterci per realizzare un moderno circuito ferroviario intorno alle Dolomiti, integrato con un parallelo circuito ciclabile e col trasporto su gomma, per uno sviluppo complessivo di circa 350 km, tale da completare nella nostra Provincia quello che da anni è stato realizzato dai nostri vicini, con grande vantaggio ecologico, economico, turistico e sociale.

Ci auguriamo che la nostra Provincia, fino a questo momento assente da tutti i tavoli su cui si discute del futuro ferroviario di Belluno, diventata da qualche mese ENTE DI AREA VASTA MONTANA, voglia d'ora in poi partecipare come protagonista a questo progetto, con la figura del suo vicepresidente Roberto Padrin.

Il nostro Comitato per l'Anello Ferroviario Delle Dolomiti è totalmente d'accordo con tutti coloro che sostengono che soltanto una linea elettrificata può essere alla base di un recupero strutturale e funzionale della nostra dotazione ferroviaria (attualmente al 10% rispetto alle altre provincie venete), indispensabile alla provincia di Belluno per un collegamento diretto con le linee nazionali, alto atesine e austriache, senza "rotture di carico".

Di qui il collegamento tra Venezia e l'Austria attraverso le Dolomiti, integrato per tutta la sua estensione con percorsi ciclabili e collegamenti su gomma, potrebbe avere un tale significato per l'ecologia, l'economia e il turismo da rappresentare per la nostra provincia un vero e proprio "giardino d'Europa"

Prima come cittadino, ma adesso anche come medico, vorrei mettere in evidenza il fatto che qui siamo di fronte a un disegno che va nel senso della civiltà.

Vogliamo dare a questa regione, a questa provincia, un ruolo significativo anche per l'uso corretto che bisogna fare della comunicazione e dello sviluppo dei trasporti. Perché la bicicletta, il treno e anche il pullman, quando ci sono, rappresentano una soluzione ecologicamente corretta rispetto all'automobile.

Non dimentichiamo che l'esercizio fisico, anche con la bicicletta e con le passeggiate, in un ambiente sano e senza pericoli, rientra nell'ambito della prevenzione primaria delle malattie. Per questo concordo con quel che ha detto Piero Somavilla.

INTERVENTO DEL SINDACO DI BELLUNO

Jacopo Massaro

Grazie intanto per questa occasione e ringrazio ovviamente di questo momento di riflessione su questo tema. Credo che sia opportuno sottolineare un paio di cose: il primo tema che dobbiamo mettere in luce è il tema delle opportunità che si creano per la popolazione che abita in montagna – perché è un fattore determinante che è strettamente legata proprio alle necessità che noi abbiamo di vivere in montagna. Dico opportunità al plurale perché non abbiamo esclusivamente una serie di prospettive dal punto di vista turistico mediante questi sviluppi che sono stati ipotizzati, ma esistono una serie di opportunità diverse che riguardano anche la popolazione che risiede. Perché quando sentiamo parlare di integrazione gomma rotaia, come ha detto Bepi Pat, è un qualcosa che prevalentemente interessa la popolazione residente più che il flusso turistico, ma è evidente che l'integrazione gomma rotaia si fa se la rotaia c'è; se la rotaia non c'è è evidente che questa opportunità non ce l'abbiamo. Quindi ci sono aspetti che vanno anche di là, io credo, dell'aspetto meramente turistico – che è quello più emergente, primo.

Secondo: opportunità è collegarsi con vallate diverse andando verso nord; opportunità è collegarsi con altre vallate andando verso Trento, ma opportunità – oggi non è stata citata – sono anche interventi, parlo per i bellunesi, sono anche interventi che sono stati messi in campo e che non vengono citati perché sono un po' distanti da noi, come ad esempio il completamento della Brescia-Verona – 2 miliardi di Euro finanziati dal Governo l'anno scorso. Il collegamento Brescia-Verona significa, per un bellunese, poter sostanzialmente essere collegato, poter finalmente andare in treno nel nord-ovest di Italia, cosa che oggi ci è negata perché abbiamo un sistema che ha delle interruzioni sulle linee di alta velocità per cui di fatto non ci possiamo arrivare – ed è un aspetto assolutamente determinante.

Un paio di considerazioni, la prima: questa firma pone la parola fine all'eterna querelle inutile sulla questione dell'allungamento dell'autostrada. Dico questo perché non è una questione da trattarsi sul piano del merito – e cioè se è giusto fare l'autostrada o non è giusto farla. Per anni abbiamo cercato, anche con molte persone che sono in questa sala, che un trattato internazionale – che si chiama Convenzione delle Alpi – dice che i collegamenti autostradali con i paesi .. (30.25) non si possono fare. Quindi tutta l'energia che sprechiamo nel dibattito sul prolungamento dell'autostrada sì o no è energia di fatta sprecata, senza entrare nel merito. L'unico collegamento possibile che permette la Convenzione delle Alpi – ed è un'opportunità che possiamo cogliere semmai – è soltanto su rotaia. Quindi necessario e determinante lavorare su questo.

Infine un aspetto che secondo me non è stato toccato ma che è importante: attenzione perché l'elettrificazione è sì importantissima, se non fondamentale, ma non lo è soltanto perché abbiamo dei mezzi più veloci e più sicuri ma lo anche perché per esempio si riducono i costi di esercizio da parte dei gestori. Perché dovete sapere che in questo momento le vetture

diesel che approdano nelle stazioni che invece sono elettrificate, gli fanno pagare una penale. Quindi ci sono anche alcuni aspetti di carattere economico di prospettiva e sviluppo.

Quando questo avverrà non lo so – nel senso che siamo tutti sempre molto ottimisti ma obiettivamente i tempi li vedo assolutamente lunghi. Ci sono anche delle scelte che i Sindaci devono fare – c'è stata una riunione qualche giorno fa proprio sulla questione delle motrici delle macchine da acquistare. Ci vogliono 4 anni per acquistare determinati treni. Siamo in grande crisi come amministratori – ma lo è il mondo della politica in generale – perché oggi non sappiamo come orientarci, perché naturalmente le tempistiche sono sempre molto – l'ha detto prima l'ing. Panzani – sulla carta ci sono determinate tempistiche e poi sul piano pratico non si sa.

Concludo dicendo che è stato toccato un tema da Luigi Panzani assolutamente determinante: attenzione perché questo tipo di sistema mette a rilievo come la tratta tra Belluno e Feltre rischi di essere non tagliata fuori, ma ovviamente di essere di minore importanza rispetto alla tratta che verso nord. Quindi risiede nella capacità delle Amministrazioni e della politica in generale ovviamente far leva su quelle capacità che Belluno e Feltre hanno per poter essere un asse importante. Penso a questo ovviamente in termini di integrazione gomma-rotaia innanzitutto, quindi di “metropolitana di superficie”, ma penso anche al fatto che Belluno e Feltre sono gli unici due luoghi in tutta la provincia di Belluno che possono esprimere un grande potenziale dal punto di vista culturale, di turismo e cultura, e forse su questo bisogna che facciamo una riflessione tutti insieme.

Grazie dell'ospitalità, grazie ovviamente di questa iniziativa e buona serata.

IL TRENO DELLE DOLOMITI

Intervento di Dorianò Lavina – Ponte nelle Alpi

1 - **C**he una strada a scorrimento veloce verso nord da Belluno sia altrettanto necessaria della ferrovia, per i seguenti motivi:

-Un raddoppio della corsia servirebbe anche nei casi di manutenzione o eventi che comportino la chiusura di un senso di marcia, senza dover ricorrere alle penose soluzioni di ricalzo viste sulla Cavalerà

-Ci darebbe uno sbocco commerciale verso nord (che ovviamente avrebbe come inconveniente un aumento di flusso merci di attraversamento del ns territorio, che va gestito)

-Sarebbe un segnale tangibile di interesse verso i nostri cugini d'Oltralpe, che cissà non ricambino con ancora maggiore frequentazione del nostro sito dolomitico e magari con qualche investimento.

2 - Che il binario unico, ancorchè molto meglio di niente ed elettrificato, non sia il massimo, in quanto:

-Induce comunque effetto domino nei ritardi con propagazione degli stessi da un treno ad altri

-È difficilmente utilizzabile come trasporto merci veloce, snello e affidabile (quindi come alternativa alla gomma)

-Come detto nell'incontro, una parte consistente del beneficio si otterrà quindi, oltre che con la realizzazione dell'anello ferroviario, con l'integrazione efficiente gomma - rotaia

3 - A proposito invece dell' accoglienza,(D'Averio sosteneva recentemente la necessità condivisibile di attuare un livello urbanistico bello e frugale, che dia il senso di un'identità 'vera, accogliente e piacevole' delle dolomiti bellunesi):

Come possiamo muoverci ad esempio per la ristrutturazione programmata e riutilizzo dei centri storici principali e frazionali e cura del territorio, cosa che può dare l'idea forte di identità e di ospitalità diffusa, oltre che essere incentivo al viverci ?

Perchè a mio avviso bisognerebbe puntare decisamente su questo, anche ma non solo in vista del 2021, cercando la massima semplificazione, incentivazione, collaborazione tra pubblico e privato, attrattività degli investimenti di tutta la regione alpina, visto che i nostri soldi a quanto pare non bastano.

Sicuramente in tutto ciò il marchio dolomiti-unesco può essere una grande opportunità di sostegno.

IL TRENO DELLE DOLOMITI

**Intervento di Andrea Costa,
dottore in Ingegneria dei Trasporti e della Logistica.
Iscritto al PD nel Circolo Agordino e socio CIFI
(Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani).**

Il mio intervento si sviluppa in 2 sezioni.

La Prima Sezione è dedicata alle Sottostazioni Elettriche (SSE).

Elettrificare una linea ferroviaria non è solo mettere una coppia di cavi (chiamati linea aerea o catenaria), pali, mensole, abbassare o comunque adattare gallerie e ponti, attrezzare stazioni ma anche un'infrastruttura di supporto ad essa rappresentata da SSE e linee primarie gestite da Terna (da poco RFI ha ceduto le sue linee AT – Alta Tensione – a Terna, gestore rete elettrica).

Le linee di alimentazione prevedono varie tensioni ma principalmente il voltaggio delle linee è 132 kV.

Queste linee primarie interconnettono le varie SSE sparse lungo la linea (all'incirca ogni 20 – 30 km) che alimentano la catenaria a 3 kV cc.

Le sottostazioni prevedono un piazzale a cielo aperto ove ci sono i vari sezionatori delle linee primarie in entrata in essa e trasformatori che abbassano la corrente a 3 kV.

In un edificio accanto, ci saranno altri impianti, più delicati, che raddrizzano la corrente (lungo le primarie la corrente è di tipo alternato mentre la catenaria ha un'alimentazione a corrente continua) e proteggono la linea ferroviaria attraverso gli interruttori extrarapidi.

Per cui la popolazione deve essere conscia che per elettrificare non ci devono essere solo disagi lato ferrovia ma anche nelle vicinanze per poter installare le primarie, ove non raggiungono le SSE, e le SSE stesse.

Il caso della linea Terna fra Nevegal e Ponte nelle Alpi mi fa preoccupare in vista delle elettrificazioni delle nostre linee.

La Seconda Sezione è dedicata alla scelta del percorso e perché la linea deve essere collegata a Calalzo, già in TE (Trazione Elettrica).

Iniziamo: la linea ferroviaria non può puntare subito verso l'Austria (bisogna prevedere un nuovo impianto di confine) o comunque entrare a San Candido da Est per la presenza in questa stazione del confine elettrico fra la rete italiana (3 kV cc – Ovest) e austriaca (15 kV 16 2/3 Hz – Est).

Per cui fra Cortina e Dobbiaco il percorso, per me, è obbligato per poter entrare, col treno, a San Candido dal lato italiano del piazzale e arrivare per inerzia sotto la catenaria austriaca (o viceversa in senso contrario).

Questo è un grosso vincolo anche per la presenza della linea del Brennero (e in un prossimo futuro il tunnel di base) e la linea Pontebbana Udine – Tarvisio Boscoverde – Villach. Un quarto / quinto (contando la galleria di base) valico in direzione Austria è molto irrealistico, visto i potenziamenti sugli esistenti.

Valutando questo e valutando che le linee alle quali quella progettata si innesterà sono linee con solo servizio passeggeri (con fitta rete di treni cadenzati a 30' nei giorni feriali fra Fortezza e San Candido, stazioni di incrocio quasi sempre occupate, lunghezza di binari in stazione non adatta ai treni merci e dismissione o non presenza di scali merci intermodali capaci di accogliere convogli – i più vicini scali sono Cervignano del Friuli, Verona Quadrante Europa e Trento Roncafort, scali vicini o sulle linee sopracitate).

Da Calalzo a Cortina ci possono essere 4 itinerari:

1. *Salto della stazione di Calalzo con collegamento diretto verso Cortina della linea da Ponte ma con l'effetto negativo di non servire assolutamente Calalzo e quindi, via autobus, Comelico e Auronzo*
2. *Effettuare regresso presso la stazione di Calalzo con un perditempo di 10' di cambio cabina più alcuni minuti per entrare e uscire dalla stazione (bisogna vedere se le linee attuale e futura avranno binari in comune o separati)*
3. *Rendere la stazione di Calalzo di transito con tunnel per andare in Val Boite*
4. *Come punto 3 nel senso di direzione ma puntando a Auronzo prima di arrivare a Cortina*

Se la linea progettata venisse costruita PRIMA della realizzazione della TE fino a Calalzo non si potrebbero avere benefici di collegamenti veloci fra la Pusteria e la pianura veneta attraverso le Dolomiti bellunesi perché si creerebbe una stazione di confine di trazione presso la stazione di Calalzo nei termini di quanto già oggi sussiste nella stazione di Conegliano tale da aggravare i tempi di percorrenza, nei migliore dei casi, con sostituzione della locomotiva (usando materiale rimorchiato e acquisendo locomotive adeguate a sostituire le D 445 e alimentare la condotta REC – Riscaldamento Elettrico Carrozze) o, nei peggiore dei casi, creare una rottura di carico.

Usando poi materiale rimorchiato si potrebbe incappare nella possibilità della non reversibilità per la presenza, sulla relazione verso Venezia, del regresso presso la stazione di Ponte nelle Alpi. Questo regresso potrebbe essere eliminato ma a scapito della fermata nella stazione e collegamento verso Belluno.

Nella stazione di Conegliano si ripresenterebbe lo stesso problema di cambio trazione o rottura di carico.

Anche il costruire per tronchi partendo dalla Pusteria arrivando prima a Cortina e poi, forse, a Calalzo, sarebbe, secondo il mio punto di vista, assolutamente sbagliato perché, visto che la linea correrà nella maggior parte in territorio veneto, serviranno mezzi veneti elettrici del Deposito Locomotive di Verona, impianto assegnatario del materiale elettrico regionale.

Avendo l'accesso da sud il materiale potrebbe accedere a Calalzo e proseguire sia da Padova che da Treviso / Conegliano che da Belluno utilizzando un turno materiale ad hoc mentre avendo le linee attuali in TD (Trazione Diesel) l'unico accesso sarebbe la Pusteria, con la conseguente sosta prolungata a Dobbiaco (predisponendo area ad hoc, da costruire) e San Candido di composizioni venete e invii notturni (dovuti all'intenso uso diurno della linea – cadenzamento 30' feriali / 60' sabato e festivi) lungo l'asse Verona PN – Trento – Bolzano – Fortezza (inversione di marcia) – Dobbiaco / San Candido .

L'uso dei mezzi FLIRT SAD ETR 170 bitensione, già certificati in Italia e Austria, dovranno essere usati, per me, in un ambito di accordo Alto Adige – Tirolo – Veneto per soli servizi diretti in Tirolo (e quelli transregionali legati a semplici questioni di turno materiale). Nel caso di successo dell'iniziativa, sarebbe buona cosa che anche la Regione Veneto si doti di adeguato materiale bitensione.



IL PONTE A CARSIE' (Perarolo)
Sullo sfondo la Chiesa di S. Martino e l' Antelao (Valle di Cadore)

IL TRENO DELLE DOLOMITI

Osservazione di Pierfrancesco Tavella - Treviso

Egregio Segretario

Abito anche Belluno ed ho seguito con interesse il Convegno di Cavarzano “Il Treno delle Dolomiti”.

Come ha espresso Lei con chiarezza nella introduzione e ripreso poi anche dall’ Ing. Panzan, al di là della validità del progetto, rimane l’ incognita della tenuta della compattezza e solidarietà della cittadinanza e dei rappresentanti territoriali della Provincia.

Quando sento:

- che ad Auronzo si costituisce un Comitato favorevole al tracciato per la Valle d’ Ansiei,
- che il Sindaco di Feltre sollecita la priorità della Feltre-Primolano,
- che il Sindaco di Ponte nelle Alpi chiama a raccolta i sindaci di Longarone e Belluno per la Metropolitana di superficie e sollecita il collegamento con l’ Autostrada attraverso il tunnel di Cadola,

ho l’ impressione che si verificheranno le stesse condizioni politiche e territoriali che hanno vanificato per il passato la realizzazioni dei progetti essenziali per questa Provincia.

Mi auguro che la tranquillità e sicurezza espresse dall’ On. Roger De Menech circa la realizzazione, pur graduale, del progetto siano fondate ed autentiche.

IL TRENO DELLE DOLOMITI

Intervento di Dal Pont Giovanni

E’ giusto richiamare le istituzioni, i cittadini, le associazioni di categoria bellunesi a condividere un progetto, però bisogna farglielo condividere prima, non dopo che altri hanno già deciso. Chi ha deciso che il treno deve passare ad esempio per la Valle del Boite? Le modalità, le cadenze, cosa fare prima e cosa fare dopo, chi l’ha deciso? Allora se vogliamo evitare che ci sia la divisione sulle decisioni, è necessario che il processo di comunicazione prima e di elaborazione poi sia condiviso dai cittadini soprattutto quelli più territorialmente lontani. Grazie.

INTERVENTO CONCLUSIVO DELL' ON. ROGER DE MENECH

Grazie intanto per l'invito, grazie per l'organizzazione e a tutti voi per la presenza.

Inizio andando un po' fuori dai binari, cioè non parlando subito di treni; mi é stato infatti chiesto un intervento politico.

Siamo dentro ad una stagione di cambiamento, lo diciamo spesso. Il cambiamento, si fa ogni giorno, al di là di oggi - un giorno importante per il Partito Democratico e per il Paese – perché nel giro di un paio d'ore, noi spesso lo sottovalutiamo, abbiamo approvato due provvedimenti che segnano la storia del Partito ma soprattutto del Paese: conflitto di interessi alla Camera, diritti al Senato.

Tutto questo non è scollegato dal tema che trattiamo stasera, pensate che cosa strana: le riforme del lavoro, dei diritti, della Costituzione non sono scollegati al tema in oggetto; tutti questi temi stanno dentro alla capacità e al coraggio che la politica dimostra di avere nel momento di fare delle scelte, anche radicali.

L'ha detto bene il Sindaco: quando parliamo di ferrovia nel territorio della Provincia di Belluno, dobbiamo pensare che questa cosa influisce sul modello di sviluppo dell'intero territorio, e non possiamo considerarla più marginale. Siamo marginali dal punto di vista geografico, però basta dire che siamo i più sfortunati del pianeta, basta.

Oggi ero a Roma – porto anzi i saluti del sottosegretario Bressa e anche del Ministro Delrio - e sono scappato via da un convegno sulla bici perché dovevo venire qua; questo per dire che questi sono temi che interessano anche il governo centrale.

Dobbiamo avere la capacità di rivendicare con orgoglio che il nostro territorio non è un territorio depresso. Abbiamo grossi problemi, sì, ma non siamo gli ultimi del Paese. Ma sapete perché dico che sta dentro il coraggio delle riforme rivendicare un ruolo politico di questa comunità? Perché solo se facciamo questa operazione otteniamo dei risultati. Perché giocoforza – che ci piaccia o non piaccia, e io dico per fortuna e con orgoglio – le Dolomiti, patrimonio dell'umanità, questo territorio splendido, è incredibilmente unico e ce l'abbiamo noi. Qui è facile far venire i Ministri a firmare – lo dico perché mi sono occupato di convincere Delrio a firmare il protocollo di Zaia – è facile farlo venire a Cortina a firmare, perché siamo a Cortina, siamo nelle Dolomiti, siamo in un luogo talmente eccezionale che merita questa attenzione.

Ho iniziato il mio intervento con il coraggio delle riforme perché anche qui dobbiamo avere il coraggio di impostare un modello di sviluppo diverso rispetto a quello avuto dagli anni 60 in poi; un modello di sviluppo che ha un'altra visione della nostra comunità.

La visione della nostra comunità sta dentro – ripeto – quelle scelte che dicono che turismo, promozione culturale ed ambientale del nostro territorio sono al centro delle politiche dello

sviluppo. E allora tutto il sistema dei servizi si deve adeguare a questo modo. E allora le scelte sono anche quelle di dire che probabilmente un'autostrada non ci sta ne da un punto di vista ambientale, sociale, di rispetto dell'ambiente, di fruibilità turistica, ne, dico io, economico – visto il progetto di finanza che ci avevano presentato, scusatemi, quando ero Sindaco di Ponte nelle Alpi, è una presa in giro – ma bisogna invece pensare ad una rete della mobilità che vede l'integrazione e lo sviluppo di questa rete tanto da rendere sempre più disponibile a tutta la collettività – del nostro paese e del mondo – il nostro territorio, in maniera intelligente. Sta qui la capacità di cambiare il modello di sviluppo della nostra provincia.

Adesso dobbiamo giocoforza passare dalle parole ai fatti. In questo ci sta anche – e lo ha detto bene Bepi Pat prima – la capacità che ha questa provincia di cogliere le occasioni.

Ne parlavo prima, scherzando, con l'amico giornalista del Gazzettino – che è in fondo e che fa la cronaca – che ogni tanto noi perdiamo di vista anche le cose importanti della nostra provincia. Lunedì, ad esempio, abbiamo avuto un appuntamento importante non con un "big" della politica, ma con un uomo di lavoro, che ha in mano la riforma dei servizi pubblici, il sottosegretario Angelo Rughetti. Spesso sottovalutiamo quello che dovremmo fare dal punto di vista politico – gestirci in autonomia il grande processo di riforma nei confronti dei servizi che dobbiamo rendere ai cittadini. È chiaro che anche questo sta dentro al modello di sviluppo di questa provincia. E questa cosa dei servizi pubblici – Bepi ha citato l'acqua, io potrei dire rifiuti, trasporti, sistema dei servizi sociali, quindi le case di riposo etc... – sta tutta nelle mani degli amministratori bellunesi, della politica bellunese. Non è che possiamo dire che sono altri che devono fare queste riforme, siamo noi che dobbiamo gestirle e portarle avanti. Ecco, io ogni tanto colgo – lo dico come provocazione – questa facilità nel piangere e forse questa poca determinazione nel portare avanti e rivendicare con orgoglio il fatto che qui le cose si possono fare.

Vi cito un altro esempio: qui a Belluno, fra una settimana, il Direttore Generale del Demanio Roberto Reggi presenterà un progetto pilota, che non c'entra niente con la ferrovia, sì, ma anche questo molto innovativo e che prevede la sistemazione della Fantuzzi unendo tutte le Forze dell'Ordine. È un processo di innovazione enorme che prevede un unico centralino e che ha dietro una nuova concezione della gestione del servizio pubblico da rendere ai cittadini, che mette al centro il servizio e non la divisa – in quel caso – oppure l'appartenenza; infatti partner di questo progetto sono anche enti come il Comune e la Prefettura. Faccio questi esempi per dirvi che dentro qui ci sta la sfida di questa Provincia, iniziando a parlare veramente, sul serio, tra di noi e creando coesione.

Perché io in altrettanto modo parlo continuamente - sabato scorso a Feltre – dei mondiali di sci, che non sono i mondiali di Cortina, lo dico spesso ai cortinesi avendo la responsabilità di tenere i rapporti col Governo, ma sono un'ulteriore e straordinaria occasione per mettere al centro la nostra provincia rispetto alle politiche nazionali. In un territorio di 210.000 anime non possiamo vivere questo evento con invidia, dobbiamo invece viverlo come l'elemento scatenante per infrastrutturare e per rendere ancora migliore la nostra provincia da un punto di vista dei servizi.

Devo poi dire con altrettanto orgoglio che questa provincia è già migliore di tante altre. È stato citato il processo delle fusioni dei Comuni? Guardate che non ci sono tante altre Province che stanno facendo ragionamenti come la nostra. Ce n'è solo una in Italia che sta facendo meglio: la Provincia Autonoma di Trento, che ha i soldi ma fa le fusioni perché anche lei sta pensando a come mettere al centro i servizi al cittadino e non i confini comunali. È incredibile, perché che la Provincia che ha sicuramente maggiori risorse – secondo gli indici – pensi a fondere i Comuni, vuol dire che lì, Sindaci e Presidente, sono già ad uno step successivo. Probabilmente la cultura del servizio da rendere al cittadino viene molto prima del resto.

Allora su questo, la sfida dei binari, del treno, della ferrovia, ma io dico la sfida della mobilità sostenibile - direi che è una sfida fondamentale per questa Provincia, che può segnare il cambiamento, che dobbiamo affrontare; sappiamo che i tempi non saranno brevissimi – però dobbiamo affrontarla con la giusta determinazione, perché la firma di Cortina deve far dire al Ministro che bisogna elettrificare subito le tratte che si possono elettrificare.

La scusa del protocollo di Cortina stimola RFI a dire che se quella è la visione dei prossimi 20 anni non arriveremo primi ai mondiali di Cortina, l'hanno già detto tutti, ahimè non arriveremo con la ferrovia a Cortina per i mondiali ovviamente. Ci tengo a sottolinearlo perché è improponibile anche dal punto di vista tecnico, non solo economico-finanziario. Però quella sfida, che sarà la sfida dello sviluppo per i prossimi 10/15 anni, ci deve far pensare che immediatamente dobbiamo iniziare l'elettrificazione, chiudere l'anello basso – come viene definito.

Ho incontrato l'amministratore delegato di RFI, Gentile, e abbiamo parlato esattamente anche del piano economico-finanziario e RFI sta già mettendo mano sui progetti per fare l'elettrificazione della parte bassa, e intendo: Conegliano, Belluno, Feltre e Montebelluna. Sappiamo che sotto, in parte, sono già state elettrificate.

Sapete che, in accordo con la Provincia Autonoma di Trento, si sta progettando anche la tratta Bassano-Trento, sviluppando così un'elettrificazione che va pian piano verso nord. Poi successivamente ci sarà da progettare ed elettrificare, obiettivamente un pezzo molto più complicato, che è quello di Ponte nelle Alpi-Conegliano. Perché è chiaro che se vediamo Cortina dobbiamo iniziare a sistemare e rendere più efficiente la rete esistente, mi sembra quasi scontato. Poi affiancare il grande progetto di Cortina – e io sono d'accordo sulle valutazioni di opportunità. È chiaro – e l'ho detto per i mondiali – vale ancora di più sul fatto che la ferrovia ha l'obiettivo di unire Venezia e Cortina, questo è uno dei trend internazionali da mettere insieme. Non a caso, quando il Ministro presenta questo progetto, lo presenta anche con un altro progetto che non riguarda direttamente la provincia di Belluno ma che la riguarda indirettamente, che è il collegamento con l'aeroporto Marco Polo, cosa che si sta progettando, 205 milioni di Euro anche lì, per dire alcune cifre. Allora è chiaro che la rete del porto di Venezia, della città della laguna, la città più calpestata al mondo, l'aeroporto Marco Polo e il collegamento con Cortina diventa un motore, rispetto alla prima regione turistica d'Italia, di eccezionale valenza nazionale e internazionale, non sto dicendo solo per il territorio della provincia di Belluno.

Poi c'è il collegamento sotto. Io correggo un attimo l'ing. Panzan, perché per quanto riguarda il collegamento sotto il primo ad averlo portato non è il Governatore Zaia ma i primi siamo stati noi, tant'è vero che quando ho voluto che Delrio si fermasse qui, ho voluto che ci fosse Rossi, perché secondo me oggi abbiamo bisogno della rete degli amministratori. Io il protocollo l'avrei fatto ancora più ampio, nel senso che è chiaro che quella circolare lì ha una valenza enorme perché ci consente di completare fino in fondo l'anello delle Dolomiti, anche il pezzo di sotto, cioè la Feltre-Primolano che ha una certa difficoltà sia tecnica che finanziaria, non è proprio banale – meno rispetto al collegamento Calalzo-Cortina, però c'è. Anche quello è un pezzo della rete della mobilità, e dentro queste due grandi opere infrastrutturali – noi abbiamo detto dei due grandi progetti che riguardano i prossimi 15 anni, Cortina e Feltre-Primolano, immediatamente lavorare sull'esistente – quindi elettrificare, e il ragionamento che faceva Bepi dell'integrazione, perché è solo con l'integrazione che si tiene insieme un territorio di montagna. Le valli – è chiaro che il treno non può finire in tutte le valli, nemmeno a Trento a Bolzano è così, è chiaro che deve affiancare in maniera efficace il sistema della mobilità. Diventerà quindi fondamentale la stazione di Sedico Bribano, per entrare nell'agordina con i mezzi della Dolomiti Bus – o di chiunque altro vincerà le gare, come ha detto Bepi. È chiaro che questo poi è il futuro. E dentro a questo schema – io ne ho parlato con gli operatori turistici – ci stanno benissimo perché capiscono la valenza. Perché se c'è un treno più efficiente che passa in Valbelluna e che va a Cortina ci sarà di conseguenza il tempo e lo spazio per rendere più efficiente il sistema delle corriere che collegheranno Bribano e Sedico con la parte turistica, invernale ed estiva; è ovvio.

Perché il turismo è anche un volano, lo dicono tutti gli operatori del settore. Più movimenti le persone e più le persone si movimentano – è un volano, e più il volano inizia a correre e più corre poi da solo. Quindi sono d'accordo con le valutazioni, questo territorio deve anche smetterla di essere invidioso degli altri, perché l'aumento della competitività è un vantaggio per tutti. A fianco di questa cosa qui non dimentichiamoci che c'è uno sviluppo delle infrastrutture della mobilità che prevede la gomma, la rotaia, io dico prevede anche tutto il resto delle mobilità. Oggi – ripeto – vengo fuori da un convegno in cui si parlava del trekking e della bicicletta, quindi della parte ancora più sostenibile. È chiaro che dentro a questo progetto ci dovranno essere anche questi tipi di progetti, perché questo è quello che si richiede per rendere fruibile un territorio come quello che abbiamo a disposizione. Aggiungo addirittura – e Bepi lo citava prima, Dolomiti Superski – da noi c'è un'ulteriore tipicità tipica della montagna che è il sistema fune, cioè tutta l'impiantistica esistente e l'implementazione dell'impiantistica che rende fruibile anche la montagna – ripeto, sia d'inverno che d'estate.

Tutto questo si riversa su tutte le politiche che dovremo fare da qui ai prossimi 15/20 anni. Quindi quando parliamo – altro ragionamento che stiamo affrontando in questi giorni – della nuova statale di Alemagna che porta a Cortina, sarà una strada a scorrimento veloce ma turistica, perché abbiamo detto che se puntiamo sulla ferrovia e non facciamo l'autostrada, rettifichiamo la statale, sta dentro una logica. Quindi il Ministro viene a Cortina e, quando gli faranno la domanda “cosa farete?”, non faremo progetti faraonici su quella cosa lì, faremo varianti, faremo circonvallazioni dei centri abitati, messa in sicurezza,

faremo tutto quello che serve per rendere fruibile e scorrevole quel tratto dall'uscita dell'autostrada a Cortina, e poi tutto il resto della provincia ovviamente.

Tutto questo deve stare dentro una logica di sistema e una logica anche che vede, credo, un obiettivo molto chiaro sul futuro della nostra provincia. Io credo – sperando che il Governo possa mantenere queste promesse che sono state fatte – che nel giro di, come si diceva, 3 anni, un pezzo importante dell'elettrificazione si possa raggiungere, e questo sarebbe già un primo obiettivo, cioè vuol dire la parte bassa sicuramente. RFI dà 24 mesi di cantiere, lo diciamo perché io ho visto i primi report dall'ing. Gentile, 24 mesi vuole dire un paio d'anni per la tratta Conegliano-Ponte nelle Alpi-Belluno-Feltre-Montebelluna. Un po' di più, soprattutto da un punto di vista progettuale, ci vuole per la tratta Ponte nelle Alpi-Calalzo, perché lì ovviamente c'è il fattore dei raggi, è già stato detto, di curvatura, le gallerie e anche la messa in sicurezza idrogeologica io aggiungo, perché ovviamente quando fai l'elettrificazione devi essere sicuro che il versante sia a posto. Ma questa è una cosa che ahimè in montagna sappiamo tutti molto bene. Dall'altra parte iniziare completamente a progettare questi due tratti, e quindi io credo che nelle prossime settimane – il Governo è impegnato insieme alla Regione Veneto a reperire le risorse. Io spero che accanto al progetto fisico, dove passiamo con la ferrovia, ci sia questo progetto di sviluppo che dicevo.

Dobbiamo avere l'idea di tutto, dagli impianti di risalita alla ciclabile, al miglioramento dell'offerta turistico-alberghiera – lo dico perché altrimenti corriamo il rischio di portare persone da tutto il mondo, uomini e donne, e poi non abbiamo il posto dove farli dormire. Quindi avete capito che dentro questa cosa qui c'è un modello di sviluppo che va anche al di là della singola rotaia che metti per terra. Però io credo che sia una delle cose che dobbiamo coltivare, perché altrimenti continuiamo a dirci che è una provincia sbilanciata sulla manifattura, cosa che è vera – per fortuna è così, lo dico anche, nel senso che qui abbiamo vissuto anni in cui c'era la piena occupazione e oggi l'indice di disoccupazione è comunque sotto la media nazionale e regionale, quindi non dobbiamo lamentarci dello sbilanciamento sulla manifattura – però dobbiamo progettare per i nostri figli il fatto che – siccome la risorsa che riteniamo più importante è l'ambiente, dobbiamo cercare di riequilibrare uno sbilanciamento che dagli anni 60 ad oggi si è creato sulla manifattura e riportarlo, con un processo di medio-lungo periodo, a quella vocazione turistica dell'accoglienza – che è la vocazione della nostra provincia.

Dentro questo nuovo progetto di sviluppo ci stanno i progetti come quello della ferrovia.

Ripeto, è stato detto dell'autorevolezza della politica, lo ha detto come sempre Mario, e io credo che qui – al di là delle formule magiche della politica – dobbiamo tutti spingere il carro dalla stessa parte, perché noi qui abbiamo una grande potenzialità, che sono le Dolomiti, che sono il territorio. E credetemi, non è proprio un fattore da trascurare – e se siamo autorevoli nel presentarlo io non dico che domani risolviamo i problemi, ma mettiamo delle basi forti per poter risolvere i problemi con questa lungimiranza.

Il tutto e subito non esiste da nessuna parte; chi vi promette tutto e subito vi racconta una palla, perché oggi l'organizzazione moderna è fatta di pianificazione dell'ambiente, figuriamoci la pubblica amministrazione, che ce ne vuole ancora di più di pianificazione

visto che i soldi sono limitati. Ma io credo che questo sia anche uno di quei momenti storici da cogliere, addirittura “occasione” è stato detto dal Sindaco. Una di queste sono i mondiali, ma non solo, ci sono anche nuove direttive europee, ci sono anche le linee di sviluppo in Europa, c’è anche il fatto che le Province montane e autonome di Trento e Bolzano hanno già deciso che quello è il modello di sviluppo, lo hanno deciso 20 anni fa e lo stanno coltivando da 20 anni, con più risorse eccetera – io non sto qui a ripetere le cose che ci diciamo sempre. Però credo che su questa linea noi oggi siamo nelle condizioni di scegliere – e ripeto, mi riallaccio a quello che dicevo in apertura – in maniera radicale, come un Partito come il nostro deve sempre fare se vuole essere sul pezzo del cambiamento.

Grazie.



I PRESENTI nella sala di Cavarzano per l'incontro organizzato dal PD



**Ing. Luigi Panzan – Mario Svaluto Moreolo – On. Roger De Menech
Giuseppe (Bepi) Pat**



Da: Emanuele D'Andrea

Data: 20/04/2016 16.56.37

A: svalutomoreolomario@alice.it

Oggetto: R: Inoltra: Invio per posta elettronica: 5 - ATTI DEL CONVEGNO, 7 - APPENDICE CONVEGNO

Grande lavoro: spero di poterlo leggere.

Emanuele D'Andrea

Da: fornaromario@libero.it

Data: 20/04/2016 20.05.50

A: svalutomoreolomario@alice.it

Oggetto: R: Inoltra: Invio per posta elettronica: 5 - ATTI DEL CONVEGNO, 7 - APPENDICE CONVEGNO

Buondì. Complimenti, Sig. "sopravvissuto" per la mole di lavoro e la sintesi di 40 anni di "storia della ferrovia bellunese" con i nomi dei comprimari e le recensioni giornalistiche. Meriterebbe (il suo lavoro) di essere conservato almeno nella Biblioteca civica di Belluno, a futura memoria (suppongo che ci abbia già pensato). Con cordialità, sani !

Fornaro Mario

----Messaggio originale----

Da: i.boito@libero.it

Data: 11-mag-2016 8.05

A: "svalutomoreolomario@alice.it" <svalutomoreolomario@alice.it>

Ogg: FFSS Proseguo

Ciao Italo



Pregiatissimi

Invio per opportuna conoscenza. (TRENO DELLE DOLOMITI)

Mario Svaluto Moreolo

Segretario PD-Circolo OLTRARDO

Caro Italo,

ti ringrazio per i preziosi contributi tecnici che mi invii.

Sappi che io li inoltra ad un congruo numero interlocutori interessati alla ferrovia.

Se ritieni possibile inviami il tuo numero di telefono: fisso o cellulare.

Stammi bene. Ciao

Mario Svaluto Moreolo

Da: Pietro Piazza (p.piazza1@tin.it)

A: svalutomoreolomario@alice.it>

Data: – 13 maggio 2016

TRENO delle dolomiti

Buongiorno Mario,

- 1,15 miliardi di Euro vuol dire che almeno l'opera costerà il doppio: ca. 2,5 Miliardi. Cosa si può fare con 2,5 miliardi di Euro per la provincia di Belluno? Molte cose!
- Rendere più efficiente e confortevole la rete ferroviaria attuale, un viaggiatore che passa in treno ha l'impressione che tutto sia abbandonato.
- Collegare Feltre con Primolano, dal punto di vista economico mi sembra più efficace.
- Migliorare la rete viaria che è in pessime condizioni.
- Fare un progetto industriale serio per la provincia in modo che i giovani restino, in provincia di Belluno i giovani non hanno futuro! I soldi si danno a ragion veduta dove ci sono dei progetti validi non a pioggia come adesso.

Prendere i soldi delle aree di confine per finanziare l'ingegneria di progetto è una cosa insulsa, Zaia se vuol fare il bello usi i soldi della regione e poi ne renda conto.

Con il Vaiont, Belluno si è risvegliata, ma finiti i soldi le aziende se ne sono andate tutte e adesso si avrebbe bisogno di un altro Vaiont!

La provincia si sta spopolando, bisogna sicuramente sviluppare il turismo, ma anche una piccola industria con alto contenuto tecnologico e compatibile con il territorio, senza dimenticare l'agricoltura di montagna che fa da presidio al territorio.

Fare la ferrovia che porta a Brunico o Dobbiaco fa in modo di convogliare i turisti verso quel territorio che ha strutture adeguate ed economiche, a Belluno non ci sono strutture adeguate e quelle che ci sono, sono antieconomiche.

De Menech non deve rincorrere Zaia ed i suoi adepti, ma fare proposte serie.

Ti saluto

Piero Piazza

Treno delle Dolomiti, l'aut aut di Bolzano sull' elettrificazione

La Sad minaccia di non procedere con il mega progetto senza le garanzie sulla sistemazione delle linee esistenti.



BELLUNO. Nessuno vuol scherzare col fuoco, né il Governo, tantomeno la Regione. Ma l'effetto è proprio questo. Ambienti vicini alla Sad, la società che sta progettando il treno delle Dolomiti per conto della Provincia di Bolzano in cooperazione con il Veneto, ha fatto sapere che il cantiere salta se non viene assicurata l'elettrificazione da Venezia alla Val Pusteria. Quindi non solo per il collegamento che verrà (tra Calalzo, Cortina e Dobbiaco), ma anche per la tratta Conegliano, Belluno e Calalzo, nonché per quella tra Castelfranco e Belluno.

Siccome il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, ha scommesso sostanzialmente la sua seconda legislatura sul treno delle Dolomiti e ha trovato sponda anche nel ministro delle infrastrutture Graziano Delrio, oltre che in Arno Kompatscher, presidente della Provincia di Bolzano, lo stesso Zaia non vuole assolutamente rinunciare. La conseguenza è presto detta. L'assessore regionale alla mobilità, Elisa De Berti, ha minacciato di far saltare il contratto di servizio con le Ferrovie che nella formula dei 10 anni più 5 (anni) comporterebbe investimenti, in tutto il Veneto, per oltre 300 milioni. È la formula a cui punta Trenitalia, che teme l'alternativa, quella dei 6 anni più 3, con seguito di gara. La blindatura lunga sta bene alla Regione, a due condizioni: l'elettrificazione ed il treno delle Dolomiti. Treno che non avrebbe senso con il diesel.

Sad, quindi Bolzano, sono disponibili a mettersi in gioco se da Venezia si potrà arrivare a Lienz attraverso Dobbiaco e la Val Pusteria. E se da Cortina si potesse agganciare Bolzano, non solo con il treno già elettrificato della Pusteria, ma anche con la direttissima immaginata da Helmut Moroder attraverso la Val Badia e la Val Gardena. Ecco perché con questa prospettiva l'assessore De Berti è rimasta scioccata dall'annuncio del viceministro Riccardo Nencini, sulla base della nota che gli ha passato Rfi: entro il 2020 sarà elettrificata solo la Conegliano-Vittorio Veneto.

Dura la sua nota dell'altroieri, con la minaccia di far saltare il contratto di servizio. Ma dura anche la risposta, ieri, del viceministro Nencini. «L'assessore De Berti ha avviato una polemica senza alcun fondamento sull'assetto ferroviario nel Bellunese», ha commentato l'esponente del Governo. «L'impegno ad oggi assunto con tanto di fondi investiti riguarda l'elettrificazione del tratto Conegliano-Vittorio Veneto», ha specificato, «Da troppi anni se ne parlava, adesso il Governo interviene e fa. Una certa differenza rispetto alle promesse generiche del passato che l'assessore dovrebbe ricordare trattandosi di governi amici».

Per quanto riguarda invece il cosiddetto “anello basso”, Nencini ha ribadito che andrà utilizzato il Contratto di Programma 2017 tenendo conto che i Mondiali di sci a Cortina nel 2021 vanno affrontati con la maggiore efficienza trasportistica possibile. «Mi auguro che il viceministro si renda conto, qualcuno gli riscriva un appunto, che la durata del contratto di servizio della Regione Veneto con Trenitalia, e il relativo volume di investimenti, è appeso alla promessa del Governo di elettrificare quelle tratte» è la risposta dell’assessore De Berti. «Comunque, a proposito di governi amici, la presidenza Zaia è la prima a essersi posta e ad aver posto ai Governi nazionali e alle Ferrovie dello Stato il tema della elettrificazione di una innervatura fondamentale del trasporto alpino. Non risulta che i paladini della elettrificazione fossero così attivi e veementi prima che questa giunta ponesse con forza una questione prioritaria e vitale per il Bellunese».

Basta polemiche, interviene il Bard: «Chiediamo solo chiarezza e rispetto. Non è un tema che può essere giocato sul tavolo della campagna referendaria. Ci uniamo all’appello dell’assessore De Berti nel chiedere chiarezza e certezze al Governo. Le rassicurazioni però devono arrivare dal Ministero delle Infrastrutture, non da altri: il viceministro Riccardo Nencini a Vittorio Veneto ha frainteso le comunicazioni di Ferrovie dello Stato? Bene, allora sia lui a dare l’interpretazione autentica delle sue dichiarazioni». Come sanno i 50 presenti al convegno di Vittorio Veneto, l’onorevole De Menech compreso, Nencini ha letto un’informativa Rfi ed è stato oltremodo corretto nel presentarla. Proprio per questo il Bard precisa che serve chiarezza. E a proposito del Treno delle

Dolomiti precisa: «Per il Bellunese», ha spiegato Bona, «è fondamentale un sbocco a nord. Per noi, il tracciato deve passare per Auronzo e Cortina, direzione San Candido attraverso la Pusteria. Il trenino “*nostalgico*” da Bolzano a Cortina d’Ampezzo non è quello che serve a questo territorio”.

Corriere delle Alpi – 3 ottobre 2016