



**Circolo dell'Oltrardo**  
Unione Comunale di Belluno

# **APPENDICE**

## **ANNOTAZIONE**

*En passant...di seguito trascrivo quanto a suo tempo  
alcuni di noi rappresentavano per questa Provincia la  
soluzione della viabilità nord-sud.*

*Mario Svaluto Moreolo*

## **STAMPA**

*Articoli di stampa vari*

## Roma, maggio 1976 – Ministero dell' Industria – Ore 10,00

Incontro con:

**Carlo Donat Cattin (Ministro Industria), Giovanni (Albertino) Marcora (Ministro Agricoltura), Emilio Taviani (ex Ministro dell' Interno).**

L' incontro è stato favorito e voluto da Giovanni Fant amico fraterno dei tre ministri per l' impegno comune nella Resistenza.

**Delegazione Bellunese (Sinistra D.C.):**

**Giovanni Fant, Luciano Bovolato, Franco Da Rif, Mario Svaluto Moreolo**

**Oggetto: Ferrovia Venezia/Padova – Centro Europa (Austria,Germania,Monaco)**

**Giovanni Fant e Luciano Bovolato** fanno presente con forza che è essenziale la comunicazione ferroviaria oltre a quella autostradale (Venezia/Monaco/Bahtia: sostenuta dall' On. Arnaldo Colleselli) per far uscire dall' isolamento e dalla marginalità economica e occupazionale la Provincia di Belluno. Cioè uno sbocco a Nord – Centro Europa e a Sud Venezia (Porto).

**Carlo Donat Cattin:**

- Invita a guardare la grande carta geografica della Provincia di Belluno con l' indicazione della diretta ferroviaria Venezia-Austria,
- Afferma che il progetto è sovranazionale e non può essere considerato il miglioramento del tratto Venezia/Padova Calalzo (già è stato sollecitato in questo senso da altri interlocutori bellunesi !),
- Il progetto prevede l' elettrificazione su unico o doppio binario a seconda della fattibilità ed è totalmente finanziato dal Ministero.
- Non ci dovranno essere assurde richieste di stazioni ad ogni piè sospinto per accontentare qualche personaggio o qualche territorio (per esempio Giulio Andreotti che non vuole che Cortina venga toccata per il suo peculiare ruolo nazionale ed internazionale !).
- Il collegamento con i paese ed i territori contermini alle stazioni dovrà essere assicurato via gomma a carico dei Comuni e della Provincia.
- Il progetto a doppio binario elettrificato ha una sua contraddizione in quanto verrà fatto quasi tutto in galleria sottraendo la visione ai passeggeri l' ambiente dolomitico.
- Il progetto ha un valore complessivo per soddisfare il trasporto delle merci togliendo dalla strada i camions e per il turismo anche qui togliendo il prevedibile intasamento automobilistico.
- Per realizzare il progetto dovrà avere l' appoggio di tutte le amministrazioni comunali e la Provincia nonché anche l' intesa con gli altri partiti, diversamente il rischio è che salti tutto.
- Le procedure ovviamente coinvolgeranno gli Stati (Austria,Germania), la Regione Veneta, la Provincia di Belluno e tutte le amministrazioni comunali interessate.
- Carlo Donat Cattin si rivolge sorridendo (cosa rara) alla delegazione bellunese affermando che è imponente l' impegno complessivo per la ferrovia e l' autostrada e che forse dovremo scegliere.

I ministri Marcora e Taviani assicurano il loro appoggio al progetto.

L' incontro termina a mezzogiorno.

**In fede Mario Svaluto Moreolo – Roma Ministero dell' Industria (incaricato di prendere appunti!).**



**Incontro richiesto dal sottoscritto e promosso da Carlo Bernini nel luglio 1979 nello studio di Dino De Poli (avvocato ed ex Parlamentare-Presidente Cassa Marca) con Carlo Bernini (Presidente Provincia di Treviso) - .....Longo (Sindaco di Venezia) – Marino Cortese (Assessore Comune di Venezia)**

Illustro agli amici la richiesta della loro solidarietà sul progetto della Ferrovia Venezia-Padova – Centro Europa già avanzata a livello ministeriale (incontro del 1976 con Donat Cattin).

Tutti concordano sulla necessità del collegamento ferroviario di cui hanno piena conoscenza anche perché è essenziale per Venezia ed il Veneto in particolare per la prospettiva dello sviluppo turistico del quale si avvantaggerebbe la Provincia di Belluno.

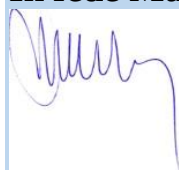
Carlo Bernini mostra sulla carta geografica i possibili percorsi del collegamento.

Ribadisce che non devo considerare solo una soluzione del collegamento ferroviario Venezia o Padova – Calalzo, ma, come è anche lui a conoscenza, il collegamento ferroviario con il Nord Europa deve essere affrontato in sede sovranazionale.

Precisa ancora, come ha fatto in altre Sedi, che la Provincia di Belluno deve presentarsi unita sia sotto il profilo istituzionale che politico. Già è stato destinatario di richieste bellunesi che chiedono la sola “sistemazione” del tratto Padova-Calalzo.

Andiamo a cena e poi torno a casa con *l'ultimo treno*.

**In fede Mario Svaluto Moreolo – Treviso Studio Dino De Poli.**



**Incontro richiesto dal sottoscritto e promosso da Carlo Bernini (Presidente della Regione) nel settembre 1980 nella sede della DC a Padova dopo un Comitato Regionale con Mariano Rumor (Ex Presidente del Consiglio, Ministro e Parlamentare europeo) – Antonio Bisaglia (Ministro dell' Industria).**

Tutti i presenti sono a conoscenza del problema del collegamento ferroviario Venezia-Padova – nord Europa.

Viene sollevata la circostanza dell' esistenza dei collegamenti attraverso il Brennero e Tarvisio.

In ogni caso in prospettiva, ma a breve, visto anche il sovraffollamento del Brennero e Tarvisio deve essere concretizzato il progetto e la realizzazione della tratta che deve essere elettrificata su uno o due binari.

Bernini dichiara che la Regione farà tutto il suo dovere, ma, rivolgendosi a Bisaglia, riafferma che l' iniziativa non può che essere Governativa soprattutto per superare le resistenze del Trentino e concordare le intese con Austria e Germania.

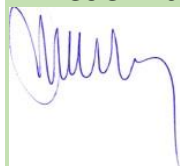
Chiedo l' impegno a tutti per realizzare quanto richiesto perché la comunità bellunese sino ad oggi è stata oggetto dello sfruttamento idroelettrico compresa la tragedia del Vajont.

Rumor con tratto severo mi chiede: ma a Belluno siete tutti d' accordo ? Non mi risulta che sia così ! (onestamente non so cosa rispondere!).

Bisaglia si rivolge a me con tono un po' canzonatorio accusandomi di essere la causa della vittoria della Sinistra DC al Congresso della DC Veneta. Io replico che, sotto il profilo politico, va bene così e che sono stati i “dorotei” a provvedere alla mia espulsione. Bisaglia conviene che i “dorotei” bellunesi non hanno capito nulla della situazione generale.

Ritorno a casa con *l' ultimo treno*.

**In fede Mario Svaluto Moreolo – Padova Sede DC Veneta**



## **CHIOSA SULL' AUTOSTRADA VENEZIA – MONACO !!**

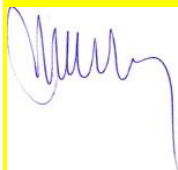
**Legge speciale per Venezia nr. 171-73 – Art. 18 (bocciato al Senato)- Inserimento autorizzazione progetto Autostrada Venezia-Monaco – La legge venne fatta in seguito alla drammatica alluvione del 1966.**

Nel 1980 ero in visita a Ravenna da mio fratello. In quella occasione ho avuto un incontro concordato in precedenza con il Segretario Provinciale di Ravenna della DC – Il Segretario Provinciale di Ravenna del PRI e un Consigliere Comunale di Ravenna e Parlamentare del PCI con oggetto i Consigli di Quartiere.

Siamo venuti a parlare della Venezia Monaco in quanto io non ero convinto della Bocciatura dell' Art. 18 della Legge per Venezia. La bocciatura veniva addebitata al PCI, in particolare con il voto contrario di Giovanni Bortot parlamentare di Belluno del PCI. Dopo alcune valutazioni reticenti degli interlocutori chiedo se c'è stato un accordo politico a Ravenna per impedire la realizzazione dell' Autostrada che avrebbe favorito enormemente il Porto di Venezia con danno diretto al Porto di Ravenna (mi era arrivata voce !!!). Senza tanti giri di parola mi confermano che tale accordo c'era in Particolare fra DC e PCI di Ravenna, ma anche a Genova per lo stesso motivo.

In occasione di un viaggio a Roma per questioni riguardanti il Comune di Belluno di cui ero Assessore avevo concordato un incontro con l' On. Taviani per delle ricerche sulla Resistenza. Ho approfittato per chiedere chiarimenti all' On. Taviani sulla questione della bocciatura della Venezia Monaco e sull' accordo DC-PCI anche a Genova riferendogli il colloquio avuto a Ravenna. Anche l' On. Taviani sbrigativamente me lo conferma aggiungendo che al Senato la cosa era risaputa. Ho preso atto e la cosa me la son tenuta per me.

**In fede Mario Svaluto Moreolo – Ravenna-Roma settembre 1980.**



*Nota - Parlando a distanza di tempo ed in via del tutto riservata con alcuni amici della DC di Belluno mi son sentito dire che ....vaneggiavo.*

*Sic transit gloria mundi !!!*

## **Spostamento abitato di Perarolo di Cadore ad Ansogne (ora area artigianale).**

## **Costruzione diga all' altezza della Stazione Ferroviaria di Perarolo per sghiaimento Dighe di Sotto Castello e Valle.**

**Belluno, 21 dicembre 2007**

**Caro Nani, (Giovanni Boni-mitico ex Sindaco Perarolo)**

come ti avevo promesso rimetto allegate copia dei documenti inerenti lo spostamento di Perarolo nel 1976. Come tu sai già:

### **1- io ero a conoscenza da maggio 1976 del progetto Enel.**

In occasione di una visita a Roma presso il Ministro Carlo Donat-Cattin con Bovolato ed altri per il problema della ferrovia (pensa un po'!) avevo preso visione sulla carta topografica dell' allocazione della diga a sud della stazione ferroviaria di Perarolo.

Questo per consentire lo "svaso" delle due dighe di Pieve e Valle che, causa l'inghiaimento, avevano già perso un 20, 30 % di utilizzo e conseguentemente la diminuzione della produttività della centrale elettrica.

Questo faceva parte del progetto generale dell' allora SADE redatto ancora negli anni trenta per lo sfruttamento idroelettrico dei fiumi compreso il Vajont.

**2 - io non ne feci parola con alcuno.**

**3 – nell' agosto 1976** invitato alla riunione promossa dal comitato, anche con la tua presenza, mi espressi a favore dello spostamento del paese di Perarolo ad Ansogne. Questo pur in presenza dell' indubbio trauma che la popolazione avrebbe subito, ma in una prospettiva di sviluppo del paese soprattutto in funzioni delle nuove generazioni.

**4 - il risarcimento era del 70%** a fondo perduto ed il 30% a carico dei proprietari degli immobili.

Proposi un consorzio fra banche ed imprese per attenuare il peso del 30% sia per quanto riguardava il tasso dei mutui sia il costo di costruzione. Ovviamente, in via riservata, avevo preso contatto con le due banche principali, La Banca Cattolica del Veneto (la mia banca!) e la Cassa di Risparmio VVBL nonchè con alcune grosse imprese, trovando una seria disponibilità.

**5 - questa posizione** ha provocato subito l' ostilità dei presenti e la "sottrazione" del "saluto" di alcuni abitanti per un certo tempo !!!

**6 - poi a** andata come a andata.

**7 - questo sintetico** riassunto l'ho tratto dai documenti e dalle annotazioni a suo tempo apposte.

Con i più cordiali saluti ed auguri di buone feste.

**Mario Svaluto Moreolo.**

23 agosto 1976

CARI COMPAESANI,

SIAMO VENUTI A CONOSCENZA CHE PERAROLO POTRA' ESSERE SPOSTATO QUALORA LA COMMISSIONE GEOLOGICA DELLA REGIONE AVRA' DATO IL SUO VERDETTO SULLA PERICOLOSITA' DEL MONTE ZUCCO E SULL'EVENTUALITA' DI SGHIAIAMENTO DELLE DIGHE DI VALLE E PIEVE. QUESTO NUOVO PROBLEMA SI AGGIUNGE A QUELLI CHE DA PARECCHIO TEMPO VI ASSILLANO; ECCO PERCHE' NOI, SENSIBILIZZATI DA TALI FATTI ABBIAMO SENTITO LA NECESSITA' DI UNIRCI IN COMITATO.

SCOPI:

- 1) E' NOSTRO INTENDIMENTO NON INTRALCIARE, NE OSTACOLARE EVENTUALI SVILUPPI CHE AL PAESE DI PERAROLO POSSONO ESSERE OFFERTI DA QUESTA OCCASIONE;
- 2) NELL'EVENTUALITA' CHE IL VERDETTO DELLA COMMISSIONE SIA NEGATIVO E CIO' IMPLICHI LA NECESSITA' DELL'EVAQUAZIONE DEL PAESE, DESIDERIAMO ESSERE INVITATI ALLA RIUNIONE ASSEMBLEARE CHE IL CONSIGLIO COMUNALE RITERRA' DI INDIRE, IN MODO DI DARE IL NOSTRO APPORTO A TUTELA DEGLI INTERESSI DI TUTTI;
- 3) NELL'IPOTESI PIU' FAVOREVOLE E CIOE' CHE "PERAROLO CONTINUI A VIVERE", DESIDERIAMO CHE QUESTO AVVENGA VERAMENTE ED IN MODO DIGNITOSO. PER TALE MOTIVO ABBIAMO IN ANIMO DI ORGANIZZARE UNA RIUNIONE CON TUTTI I PAESANI PER CREARE QUEL CLIMA DI AMICIZIA TRA NOI E VOI. MA SOPRATTUTTO PER SENTIRE LE VOSTRE IDEE E NOI VI PARTECIPEREMO LE NOSTRE INTENZIONI. PURTROPPO PER EVIDENTI QUESTIONI DI TEMPO E NELL'ATTESA DEL VERDETTO DELLA SUDETTA COMMISSIONE, QUESTO AVVERRA' IN UN PROSSIMO FUTURO. ~~VENETO~~ *FUTURO* IN TALE ATTESA SIAMO DISPONIBILI A RICEVERE QUALSIASI SUGGERIMENTO CHE RIGUARDI L'ARGOMENTO TRATTATO.

IL COMITATO

PRESIDENTE

VIENNA GIUSEPPE - VIA ALEARDI 148 - VENEZIA MESTRE

MEMBRI

DE ZORDO ALVISE - VIA MELTA DI GARDOLO 216 - TRENTO  
GELLINI GIUSEPPE - VIA XX SETTEMBRE 6 - CARITA' DI LANCENIGO (TV)  
VASTA ROBERTO - VIA OSTIENSE 353 - ROMA  
ZANGRANDO WANDA in DE MARCHI - VIA MONTELO - MOGLIANO VENETO (TV)

MEMBRI SUPPLENTI

MONTANARI GIANCARLO - PASSO LODOLA 1/1 - GENOVA  
OLIVOTTO CRISTIANO - VIA CRESCINI 83 - PADOVA  
SARTORI PIERO - VIALE DELLA VITTORIA 293 - VITTORIO VENETO (TV)



## PROPRIETARI IMMOBILI NON RESIDENTI

TUTTI GLI ADERENTI SONO PREGATI DI RIVOLGERSI AL PRESIDENTE DEL COMITATO SIG. VIENNA GIUSEPPE PER TRASMETTERE O RICHIEDERE EVENTUALI NOTIZIE, SUGGERIMENTI OD ALTRO -

### MOSTRA FOTOGRAFICA

ALLO SCOPO DI SENSIBILIZZARE L'OPINIONE PUBBLICA SUL PROBLEMA "VITA DI PERRAROLO", QUESTO COMITATO HA IN ANIMO DI INDIRE UNA MOSTRA FOTOGRAFICA ED ALTRO MATERIALE SUL PASSATO STORICO DI QUESTA COMUNITA' -

- PER QUESTO MOTIVO TUTTI SONO INVITATI A METTERSI IN CONTATTO CON IL SIG. I:

ZANGRANDO EZIO

VIA A. ROSMINI, 13 - 31100 TREVISO - Tel. 0422/53865

E/O FARGLI PERVENIRE IL MATERIALE -

- AL TERMINE DELLA MOSTRA IL TUTTO SARA' RICONSEGNAO AI LEGITIMI PROPRIETARI A CURA DI QUESTO COMITATO -

### COMITATO DI COORDINAMENTO

- ✓ VIENNA GIUSEPPE - (Presidente) -  
VIA ALEARDI, 148 - 30147 VENEZIA MESTRE Tel. 041/932568
- ✓ DE ZORDO ALVISE - (Membro) -  
VIA MELTA DI GARDOLO, 216 - 38100 TRENTO Tel. 0461/991154
- ✓ GELLINI GIUSEPPE - (Membro) -  
VIA XX SETTEMBRE, 6 - 31050 CARITA' DI LANCENIGO (TREVISO) Tel. 0422/91298
- ✓ VASTA ROBERTO - (Membro) -  
VIA OSTIENSE 353 - 00146 ROMA - Tel. 06/5584769
- ✓ ZANGRANDO WANDA in DE MARCHI - (membro) -  
VIA MONTELLO - 31021 MOGLIANO VENETO (TREVISO) Tel. 0421/450827
- ✓ MONTANARI G. CARLO - (membro supplente) -  
Piazz. LODOLA 4/4 - 16134 GENOVA - Tel. 010/210818
- ✓ OLIVOTTO CRISTIANO - (membro supplente) -  
VIA CRESCINI, 23 - 35100 PADOVA - Tel. 049/751966
- ✓ SARTORI PIERO - (membro supplente) -  
VIALE DELLA VITTORIA, 293 - 31029 VITTORIO VENETO (TREVISO) Tel. 0438/31828



Pericolo di Cadore 12 Agosto 1974

AL COMPARTIMENTO "ANAS" - BOLZANO  
ALLA MAGNIFICA COMUNITA' CADORINA  
ALL'ENEL - COMPARTIMENTO DI VENEZIA  
AL "MAGISTRATO ACQUE" - VENEZIA  
AL QUOTIDIANO "IL GAZZETTINO" - VENEZIA  
AL QUOTIDIANO "IL TOPIG" - BOLZANO  
AL PERIODICO "AMICO DEL POPOLO" - BELLUNO  
AL PERIODICO "IL CADORE" - PREDICADORE

Oggetto: PROBABILE SPOSTAMENTO SEDE TOPOGRAFICA PERAROLO DI CADORE

SI ALLEGHIAMO PER VOI OPPORTUNA CONOSCENZA IN FOTOCOPIA  
TESTO DEL TELEGRAMMA TRASMESSO IN DATA QUINDICI ALLE SPECT. LI:  
REGIONE VENETO - CONSIGLIO PROVINCIALE BELLUNO - COMUNE PERAROLO  
DI CADORE

DISTINTAMENTE PER IL COMITATO

VIENNA GIUSEPPE -  
VIA ALGARBI 148 - MESTRE - VENEZIA

| Tassa principale                                                                                 |  | Tasse accessorie |  | Tassa a data          |  | SPAZIO                                                                   |  | Trasmesso                                                                                                                              |  | Circuito di trasmissione                                      |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--|------------------|--|-----------------------|--|--------------------------------------------------------------------------|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------------------------------------------|--|
| L                                                                                                |  | DE               |  | L                     |  | per cartellini di urgenza                                                |  | per                                                                                                                                    |  | di                                                            |  |
| TOTALE...                                                                                        |  | L                |  | DE                    |  | REGIONE VENETO                                                           |  | MAGISTRATO LAVORI PUBBLICI - VENEZIA                                                                                                   |  | Indica servizio                                               |  |
| AVVERTI                                                                                          |  | DE               |  | L                     |  | CONSIGLIO PROVINCIALE - BELLUNO                                          |  | COMUNE DI PERAROLO DI CADORE - BELLUNO                                                                                                 |  | Indica servizio                                               |  |
| DESTINATARIO E INDIRIZZO                                                                         |  | Importante       |  | (Vedi nota 1 a tergo) |  | PROPRIETARI PROVVISORIAMENTE NON RESIDENTI COMUNE PERAROLO CADORE        |  | CONSIDERAZIONE NOTIZIE CIRCOLANTI PROBABILE SPOSTAMENTO SEDE TOPOGRAFICA LOCALITA PERAROLO PER EVENTUALE PERICOLO LOCALITA DETERMINATA |  | SPOSTAMENTO MONTE ZUCCO ET PRESENZA SIGHE SEGNALANDO A CHI SI |  |
| TESTO ed eventualmente FIRMA                                                                     |  | L                |  | DE                    |  | DOVERE ESSERSI COSTITUITI IN COMITATO ET CHIEDONO CORRESPONDENTE         |  | ESSERE TENUTI COSTANTEMENTE CORRENTE DECISIONI RELATIVE ATTI ET                                                                        |  | EVOLVERSI DETTA SITUAZIONE STOP PER COMITATO VIENNA GIUSEPPE  |  |
| Indicazioni obbligatorie, ad uso d'ufficio, che vengono trasmesse solo a richiesta del mittente: |  | L                |  | DE                    |  | COGNOME, NOME, DOMICILIO DEL MITTENTE: VIENNA GIUSEPPE - VIA ALGARBI 148 |  | PERAROLO DI CADORE BELLUNO                                                                                                             |  | Indica servizio                                               |  |

Per Signor  
Vincenzo Mario

## **Anello ferroviario. Dorfmann: “No ai progetti monchi. No a un trenino. Serve un circuito che unisca i territori delle Dolomiti sfondando anche oltre confine”**



**Herbert Dorfmann, europarlamentare PPE**

“Ai territori dolomitici serve un vero anello ferroviario, non un semplice collegamento che renderebbe monco un progetto rivoluzionario per queste aree”. Herbert Dorfmann, europarlamentare PPE, ritorna sul tema del Treno delle Dolomiti: “Non serve un trenino che ricalchi quello del secolo scorso. L’obiettivo deve essere un circuito che unisca i territori delle Dolomiti, sfondando anche oltre confine. Per questo, – continua Dorfmann – bene l’accordo di programma tra Provincia Autonoma di Bolzano e Regione Veneto che sarà sottoscritto nei primi giorni del 2016, ma identici patti vanno stretti anche con la Provincia Autonoma di Trento e eventualmente anche con l’Austria. Solo così si potrà ragionare su un percorso rotabile realmente utile, funzionale e sostenibile economicamente”.

Dorfmann ha fatto del progetto “Anello delle Dolomiti” uno dei punti cardine della sua campagna elettorale nel Bellunese, aprendo interessanti spiragli in Europa: “Se si dialoga con tutte le realtà alpine interessate, si potranno percorrere diverse vie per il finanziamento della progettazione e della realizzazione. La fase di progetto potrebbe contare sui fondi Interreg e sui fondi di confine, mentre i lavori potrebbero trovare risorse nel fondo EFSI, più conosciuto come “piano Juncker”: 16 miliardi di euro per la Banca di Investimenti Europea, in grado di creare garanzie per investimenti e prestiti a sostegno di progetti pubblici e privati di media-grande dimensione”.

Una rete simile avrebbe ricadute importantissime sul settore turistico: “Questo anello ferroviario sarà la porta delle Dolomiti verso l’Europa: una volta realizzato, – commenta l’europarlamentare altoatesino – permetterà a chiunque di collegarsi con l’importante asse del Brennero. Così, le migliaia di turisti europei che già scelgono il treno per i loro viaggi potranno arrivare facilmente tra le Dolomiti bellunesi”.

“Bisogna uscire dalla vecchia idea del trenino e pensare più in grande, senza confini oltre le Dolomiti, verso l’Europa. – conclude Dorfmann – In questo momento, a Belluno, Trento, Bolzano e Venezia tutti appoggiano questa idea: non è più quindi il momento di giocare al ribasso, ma di sfruttare questo storico peso economico e politico e puntare al colpo grosso”.

**Belluno Press – dicembre 2016**

1. montanaro dicembre 15th, 2015 18:09

Finalmente qualcuno che fa discorsi di programma sensati non solo sparate senza senso tipo aeroporto di Cortina o trenino olimpico per il 2021. Bravo Dorfman!

2. gianni mellere dicembre 15th, 2015 23:22

siamo ancora in attesa della attuazione delle promesse elettorali delle quali questo signore si è fatto garante prendendo in giro un intero territorio durante le regionali veneto 2015<http://www.bellunopress.it/2015/05/06/moretti-bard-dorfmann-siglato-laccordo-elettorale/>

le promesse si mantengono in caso contrario non si ha più diritto a blaterare ancora parole su territori che hanno dato fiducia a questo signore e sono stati ampiamente presi in giro

3. Stefano De Vecchi dicembre 16th, 2015 08:27

La mia famiglia ed io abbiamo sostenuto Dorfmann col nostro voto perché abbiamo creduto nel suo impegno. Siamo la porta sud dell'europa, non un baluardo sperduto tra i monti, e che monti, per cui: forza Dorfmann, siamo tutti con te. Buon lavoro.

4. Comitato per l'Anello ferroviario delle Dolomiti dicembre 16th, 2015 09:35

Un plauso all'impegno e alla coerenza di Dorfmann. Di seguito il Comunicato stampa emesso concordemente dopo l'incontro dello scorso 19 ottobre tra l'europarlamentare e il Comitato per l'Anello ferroviario delle Dolomiti.  
IL COMITATO PER L'ANELLO FERROVIARIO DELLE DOLOMITI INCONTRA HERBERT DORFMANN

Lunedì 19 ottobre i rappresentanti del "Comitato per l'Anello ferroviario delle Dolomiti" si sono incontrati col deputato Europeo della SVP Herbert Dorfmann all'Hotel Laurin di Bolzano/Bozen per il progetto dell'Anello ferroviario e ciclistico delle Dolomiti.

Dall'incontro è risultata uniformità di vedute circa la destinazione della nuova linea ferroviaria, prevalentemente turistica e di servizio ai territori; essa dovrà integrare le linee esistenti e non potrà evidentemente avere una destinazione commerciale. Fondamentale sarà pure l'integrazione del treno col trasporto su gomma e con i percorsi ciclistici, già previsti nelle ipotesi di studio fin qui presentati.

Un treno che colleghi l'area dolomitica e il sistema aero-portuale veneto, di grande significato ecologico, economico e turistico, oltre che essere di grande interesse per il Veneto e il Trentino Alto Adige/ Südtirol, potrebbe rappresentare un modello di valenza europea.

L'ingegnere Gabriele Pupolin del Comitato ha presentato due possibili tracciati per un collegamento tra Calalzo e Cortina:

1) Il percorso “occidentale” che ricalca il vecchio tracciato della Calalzo – Cortina, in parte sulla riva destra del Boite per evitare abitati e frane;

2) Il percorso “orientale”, lungo la valle del Piave e dell’Ansiei sino alla Val di San Vito, da dove (in galleria) si riporterebbe nel val Boite. Tale percorso risulterebbe più lungo ma consentirebbe di far arrivare il flusso turistico nella magnifica foresta di Somadida e ai piedi delle Tre Cime di Lavaredo.

Sono state inoltre presentate, per questo secondo tracciato, tre possibili soluzioni di collegamento verso la Pusteria/Pustertal.

Herbert Dorfmann, dimostrando una profonda conoscenza del nostro territorio, ha manifestato maggior interesse per quest’ultima soluzione.

Riguardo i finanziamenti, Dorfmann ha ribadito l’importanza dei fondi Junker quale supporto creditizio per un’opera dai costi rilevanti, ma con impatto molto positivo sulle economie e sul tessuto sociale dei nostri territori.

Egli si augura che si possa realizzare prima del nuovo anno un Convegno tra le parti alto atesina, trentina e veneta, possibilmente ad alto livello, da cui possa emergere una scelta comune per il tracciato di collegamento con la Pusteria/Pustertal.

20.10.2015 C.s.

5. [Thomas Franchi dicembre 16th, 2015 10:06](#)

Bravo Dorfmann! Servono progetti lungimiranti, tipo il traforo ferroviario del cavallino.

6. [lukas dicembre 16th, 2015 16:57](#)

A Dorfmann va riconosciuta la coerenza ed anche l’impegno e la presenza costante nel nostro territorio, cose sinora mai viste da parte di un eurodeputato. Il treno deve servire prima di tutto le popolazioni che abitano qui ed in secondo luogo i turisti, poi, eventualmente ( ma dubito ci sia una richiesta in tal senso) ci potrebbero essere spazi per il traffico di attraversamento. Per quanto mi riguarda un no deciso all’idea balzana di Mainardi di un A27 su rotaia per collegare Venezia a Monaco...

**Belluno Press – dicembre 2015**

## **Bard: “Il trenino non serve a nessuno, si chiuda l’anello verso Trento”**

---



### **Movimento Belluno autonoma Regione Dolomiti**

“Se si vuole rifare il trenino degli anni ’50, noi ci chiamiamo fuori: il Treno delle Dolomiti è un’altra cosa. Bortolo Mainardi ha ragione: l’attuale patto con Bolzano non è sufficiente, serve un’idea di più ampio respiro”. Così il movimento Belluno Autonoma Regione Dolomiti riaccende i riflettori sull’anello ferroviario, dopo la “bocciatura” da parte di Mainardi dell’accordo di programma tra la Regione Veneto e la Provincia Autonoma di Bolzano.

“Ci sono tante cose che vorremmo fossero riviste, ridiscusse e allargate. – spiegano dal Bard – Ad esempio, vorremmo che si ragionasse anche su altri percorsi, oltre che su quello per Cortina: il 2021 è troppo vicino per poter pensare di arrivare in treno ai mondiali di sci che si correranno sulle nevi ampezzane tra meno di sei anni. Perché allora non pensare ad un passaggio per Auronzo o per il Comelico, con un collegamento con la rete austriaca attraverso la Pusteria?”

Accordi con il Tirolo, quindi, ma non solo: “Lunedì mattina, in un’occasione ufficiale, il Presidente della Provincia Autonoma di Trento, Ugo Rossi, ha ufficializzato il suo appoggio a un collegamento ferroviario tra la Valsugana e Feltre.

E’ un segnale importante, che non va lasciato cadere nel vuoto, che permetterebbe di chiudere l’anello ferroviario, unica rete realmente funzionale”.

In attesa della sottoscrizione dell’accordo di programma tra Bolzano e Regione Veneto – in calendario nei primi giorni di gennaio 2016 a Cortina d’Ampezzo – dal movimento chiedono quindi un coinvolgimento di tutti i territori dolomitici, ma anche tempi più snelli:

*“Tre anni per uno studio di fattibilità sono troppi, specie se poi il rischio è di infilarlo in un cassetto del dimenticatoio, come già accaduto in passato. Sappiamo che non si tratta certo di una passeggiata, ma con la collaborazione di professionalità dei quattro territori coinvolti e i finanziamenti locali ed europei si può accelerare decisamente rispetto a questa tabella di marcia”.*

*“Il trenino è un’idea che non si può riproporre; – concludono dal Bard – sono passati 51 anni dalla dismissione di quella tratta, e riesumarla ora non serve.*

*Sono cambiati gli anni, i territori, i trasporti e i turisti: l’unica soluzione ora viaggia sui binari dell’anello ferroviario, per le Dolomiti senza confini”.*



## **Il Comitato per l'Anello ferroviario delle Dolomiti incontra Marcella Morandini Fondazione Dolomiti Unesco**

---



**Marcella Morandini, Tomaso Pettazzi, Silvano Martini e Gabriele Pupolin**

Lunedì 14 dicembre il Comitato per l'Anello ferroviario delle Dolomiti ha incontrato a Cortina d'Ampezzo, nella sede della Fondazione Dolomiti Unesco, il segretario generale della Fondazione Dolomiti Unesco Marcella Morandini.

Nel corso dell'incontro è stata illustrata l'attività del Comitato, rappresentato da Tomaso Pettazzi, Silvano Martini e Gabriele Pupolin. Sono state inoltre analizzate le proposte attualmente in campo riguardo ai possibili tracciati della Ferrovia delle Dolomiti, che sono al vaglio delle amministrazioni dei territori interessati.

“C'è grande interesse dal punto di vista economico e sociale da parte della Fondazione per quanto riguarda le implicazioni positive per i territori, – sottolinea il segretario del Comitato Tomaso Pettazzi – che scaturiranno dalla realizzazione di un'opera che si può senz'altro definire strategica, soprattutto per lo sviluppo dell'economia turistica.

E anche per il netto miglioramento garantito ai residenti dalla presenza di mezzi di trasporto efficienti, moderni e veloci. Anche l'integrazione del treno con il sistema delle piste ciclabili esistenti, e col completamento di quelle eventualmente mancanti, garantirà un ottimo accesso ai territori nel rispetto della loro fragilità e bellezza.

Ringraziamo il segretario generale Dolomiti Unesco – conclude Pettazzi – per la cordiale accoglienza, per l'attenzione dimostrata e anche, ed è la cosa più importante, per la totale sintonia riguardo al progetto dell'Anello ferroviario delle Dolomiti”.

**Belluno Press – dicembre 2015**

## **«Il treno fra Cortina e Calalzo?**

***Non possiamo guardare avanti con la testa rivolta al passato».***

**Bortolo Mainardi**, cadorino di Lorenzago, ex consigliere regionale ed ex commissario straordinario per le grandi opere del Nordest e per la Tav, non usa mezzi termini.

Cinquant'anni fa, come ieri, partì l'ultimo treno passeggeri sulla linea Cortina-Calalzo, sacrificato sull'altare del boom automobilistico.

Ma nonostante montagne di difficoltà e un movimento d'opinione decisamente contrario, in quegli anni, alla ferrovia, la "voglia di treno" in realtà tra le Dolomiti non è mai morta.

Perché non è mai stata ripristinata la linea ?

«E' stata chiusa perché non stava in piedi economicamente. – osserva Mainardi – Nel 1989 ci fu uno studio della Regione per la Calalzo-Dobbiaco, con tracciato in valle del Boite o in val d'Ansiei.

E il risultato è stato che non c'è possibilità di mercato.

Anche perché nel frattempo è cambiata la direttrice commerciale del grande turismo montano, che per la ferrovia è divenuta ormai la Verona-Fortezza».

Ma dal 1989 i tempi potrebbero essere cambiati...

«Si potrebbe fare uno studio più moderno tenendo conto anche dei benefici derivati dalle aree di confine – afferma l'ex commissario – ma teniamo presente che una nuova linea significa una spesa di miliardi, che oggi non ci sono.

E che senso ha se non ci sono segnali di mercato ?

Una volta a Calalzo, quando c'era il treno diretto da Roma, c'erano 5-7 taxi, ora non so se ce ne sia rimasto uno».

Però gli svizzeri, i quali oltre ad avere molti più soldi hanno dimostrato di avere anche una vista molto più lunga, hanno trasformato le linee di montagna in galline dalle uova d'oro.

«Loro sì, ma non so se qui la gente ha ancora voglia di salire in treno a Calalzo. Gli svizzeri hanno soldi, ma anche cultura e mentalità. Noi ci facciamo male da soli».

Un'idea, però, Mainardi ce l'ha. «Secondo me, dobbiamo guardare a sud, non a nord. Non possiamo pensare di fare concorrenza all'Alto Adige che ha un albergo ogni cento metri.

E allora in vista della nuova organizzazione del territorio, il Bellunese può diventare uno straordinario polmone verde per l'Area metropolitana veneta.

Altrimenti, senza il prolungamento dell'autostrada, senza elisuperfici e senza ferrovia, il Bellunese rischia di diventare un museo».

**Bortolo Mainardi - Dicembre 2015**

## **Anello ferroviario Dolomiti, il M5S ci crede**

CADORE. Il deputato Federico D'Incà ha incontrato i rappresentanti del Comitato per l'anello ferroviario delle Dolomiti, Filiberto Molin e Silvano Martini: «Un incontro importante dove le idee del M5S e del comitato sono risultate perfettamente in linea con la richiesta per il territorio bellunese del completamento a nord dell'anello ferroviario da Calalzo a Cortina e a sud da Feltre a Primolano, con la costituzione di una vera e propria metropolitana di superficie delle Dolomiti», commenta il parlamentare pentastellato, che considera questo progetto «un'opera chiave per il grande rilancio del turismo della montagna veneta con una nuova mobilità di sicura attrazione per chi ogni giorno pensa al Patrimonio Unesco Dolomiti come luogo di bellezza inestimabile e attrattivo per turisti italiani e stranieri».



Un progetto ambizioso che potrebbe attrarre l'interesse di possibili investitori esteri privati. Prosegue D'Incà: «In questi casi dobbiamo parlare in modo concreto di fattibilità dei progetti e quindi risulta chiaro che il M5S con l'aiuto del Comitato cercherà di imporre nelle sedi opportune il progetto, nella speranza che le idee del comitato possano essere condivise da tutte le forze politiche bellunesi ma soprattutto venete. L'anello delle Dolomiti permetterebbe finalmente l'approccio sistemico al turismo della montagna veneta con un collegamento reale con i nostri vicini del Trentino imponendo politiche comuni di sviluppo sotto lo sguardo vigile e attento delle nostre Dolomiti.

L'autostrada non porta da nessuna parte, il treno ci porta nel futuro del turismo».

**Corriere delle Alpi – dicembre 2015**

## **«Il treno delle Dolomiti transiti pure ad Auronzo»**

***La proposta arriva dal Comitato per l'anello ferroviario del M5S del Veneto  
«Dobbiamo rilanciare Cortina ma anche valorizzare le aree patrimonio Unesco»***

AURONZO. Il Movimento 5 Stelle del Veneto sostiene il "Treno delle Dolomiti". Con passaggio, però, per Auronzo, anziché direttamente per Cortina. Ancora una convergenza, dunque, tra i grillini ed il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia.

«Un prolungamento della tratta ferroviaria oltre Calalzo dovrebbe interessare i principali centri turistici del Cadore (Cortina ed Auronzo, ndr) nonché permettere la fruibilità delle bellezze naturali dell'area.

In primo luogo le Tre Cime di Lavaredo, ma pure la foresta di Somadida, autentico polmone verde della provincia bellunese», si legge in una nota diffusa dopo l'incontro del Comitato per l'anello ferroviario delle Dolomiti con Jacopo Berti, capogruppo in Regione, e Federico d'Incà, parlamentare del M5S.

Il tracciato prospettato (una cinquantina di chilometri) si collocherebbe principalmente sulla riva destra del Piave, oltre Calalzo; e, successivamente, sulla riva destra dell'Ansiei fino a Palus San Marco.

Entrerebbe poi nella Val San Vito e da qui (in galleria) transiterebbe nella Val Boite, principalmente sulla destra, raggiungendo Cortina.

«Dobbiamo essere in grado di rilanciare Cortina e tutta l'area delle Dolomiti bellunesi con una grande opera che trasformi la modalità turistica di trasporto verso le nostre montagne», spiega D'Incà, «considerando che oggi 20 milioni di turisti vivono la bellezza di Venezia, è compito della politica portare queste persone anche in altre aree del Veneto che possiedono la certificazione di patrimonio Unesco, come proprio le Dolomiti».

«Il progetto che ci è stato illustrato dal Comitato», gli fa eco Berti, «è tanto interessante quanto lungimirante, ma soprattutto va nella direzione che da sempre noi indichiamo per il futuro del turismo veneto. La direzione è quella giusta e vede la rotaia andare a braccetto con la bicicletta, nel binomio vincente per il futuro del turismo».

Tre i possibili tracciati, secondo i Grillini. Il primo: vicino alla vecchia tratta Cortina – Dobbiaco (poco più di 30 km); il secondo: tutto in galleria tra la località di Giralba e San Candido (poco più di 20 km.); il terzo: per il Comelico e la Val di Sesto (poco meno di 40 km).

Per D'Incà e Berti, «queste sono le grandi opere che noi vogliamo per i veneti e per i bellunesi», continua il capogruppo del Movimento 5 Stelle nel consiglio regionale veneto, «queste sono infatti le opere che ci permetteranno di mantenere forte e viva la montagna veneta, esaltandone le potenzialità».

Il capogruppo Berti conferma che si farà primo promotore in Regione per questo progetto.

Il quale dovrà essere completato – così insiste D'Incà – anche con il collegamento tra Feltre e Primolano, in modo da creare un vero e proprio anello intorno alle Dolomiti.

Un anello ferroviario che, però, non sia meramente turistico, ma anche commerciale.

**Corriere delle Alpi – dicembre 2015**

## **Ferrovia, incontro con Piccoli**

*Il Comitato per l'Anello delle Dolomiti si è confrontato sui prossimi passi*

BELLUNO. Anello ferroviario delle Dolomiti. L'ipotesi di collegare Calalzo con Dobbiaco in ferrovia (manca anche il collegamento da Primolano a Feltre) è uno dei temi di grande discussione in queste settimane in provincia e in Regione, nonostante le difficoltà tecniche e soprattutto economiche che presenta. Ieri il consiglio direttivo del Comitato che sostiene l'Anello delle Dolomiti si è incontrato con il senatore Giovanni Piccoli per conoscere il suo parere sul collegamento Venezia-Austria, di cui si sta iniziando a parlare anche in Alto Adige e in Trentino.



Nel corso dell'incontro, il Comitato ha presentato alcune soluzioni topografiche, anche sulla scorta di tesi di laurea sviluppate dell'Università di Padova.

«Il futuro collegamento Venezia – Austria dovrà avere, inizialmente, prevalentemente indirizzo turistico; ciò sinché non si provvederà ad intervenire nella tratta Longarone – Calalzo, 25 chilometri tortuosi e con parecchie gallerie. I nuovi percorsi si prestano pure a migliorare il servizio di trasporto locale nell'area cadorina», spiegano dal Comitato.

Da parte sua Piccoli ha presentato alcuni dati sul trasporto turistico che prevedono un raddoppio, a livello mondiale, nei prossimi 15 anni.

«La capacità alberghiera della nostra Provincia, attualmente molto modesta e con standard qualitativi bassi, è destinata a diventare del tutto insufficiente in questa prospettiva» aggiunge il Comitato.

Altro tema discusso è stato quello di una possibile metropolitana di superficie tra Feltre e Longarone, con collegamenti con Montebelluna e Conegliano, e in futuro con Cortina e le Dolomiti. A questo proposito è stato ripreso lo studio realizzato qualche anno fa dalla Associazione Industriali. «Questa progressione di azioni rappresenterebbe un vantaggio per la nostra rete alberghiera, che avrebbe il tempo di adeguarsi alle nuove esigenze, senza correre il rischio di essere fagocitata dalla molto più efficiente rete alberghiera dell'Alto Adige. Contemporaneamente dovrebbe essere migliorato il collegamento di Venezia con Belluno e con Calalzo, integrato con trasporto su gomma per raggiungere le località più significative e sviluppare così un “percorso Venezia -Belluno- Dolomiti”, come soluzione al nostro asfittico turismo provinciale».

Su questi temi il senatore Piccoli si è dimostrato interessato ed ha convenuto che una soluzione per tappe è comunque l'unica soluzione possibile. Ha anche aggiunto che i fondi Junker non sono facilmente ottenibili con questi progetti e quindi è necessario valutare tutte le fonti finanziarie alternative.

**Corriere delle Alpi – dicembre 2015**



## **Anello ferroviario: no al cambio del treno**

***La recente notizia che Trenitalia intende procedere dal prossimo 13 dicembre alla soppressione delle corse dirette tra Belluno e Padova ha tra gli altri oppositori anche il Comitato per l'Anello ferroviario delle Dolomiti.***

BELLUNO. La recente notizia che Trenitalia intende procedere dal prossimo 13 dicembre alla soppressione delle corse dirette tra Belluno e Padova ha tra gli altri oppositori anche il Comitato per l'Anello ferroviario delle Dolomiti. «Oltre ad avere effetti negativi immediati sui pendolari, che sempre più saranno disincentivati ad utilizzare mezzi alternativi, tale decisione, se confermata, andrà nella direzione opposta a quanto il Comitato si prefigge, per la realizzazione del futuro collegamento ferroviario turistico tra le principali valli dolomitiche. Sarebbe come togliere gradualmente linfa vitale ad un albero che si spera invece possa rinverdire e svilupparsi».

L'Anello ferroviario nelle intenzioni dei promotori dovrebbe collegare Belluno a Cortina, quindi a Dobbiaco, poi da Dobbiaco a Trento, la Valsugana e quindi il Feltrino.

Ma per sostenersi economicamente deve esserci una facilità di afflusso di utenti dalla pianura e dagli aeroporti. «In tal senso si sono espressi con progetti adeguati i tecnici che hanno partecipato a tutti i convegni da noi promossi, a Longarone e Pieve di Cadore, come agli incontri tecnici promossi dalla Provincia a luglio ed agosto.

Il primo stralcio del collegamento consisterebbe nel miglioramento e potenziamento della tratta Feltre - Calalzo, anche in un'ottica di metropolitana di superficie; ma questa risulterebbe asfittica, non avendo la possibilità dell'ampio respiro dato dalla continuità di linea, minata dalla rottura di carico proposta».

Il progetto del Comitato, nel frattempo, va avanti: «Abbiamo già avuto e avremo degli incontri con le forze politiche presenti in Regione, 5 Stelle, Pd, Lega nord/Lista Zaia.

Seguiranno quelli con i parlamentari nazionali.

Abbiamo in agenda anche un incontro a breve col parlamentare europeo Dorfmann.

A Zaia chiederemo con forza una presa di posizione netta, non dilatoria, che sgombri il campo da possibili malintesi sui reali progetti della Giunta e sulla sua forza persuasiva nei confronti di Trenitalia».

**Corriere delle Alpi – dicembre 2015**

## **Zaia: «Accordo tra Veneto e Bolzano per il treno delle Dolomiti»**

*Il presidente della Regione non si sbilancia su tempi e costi ma ricorda i mondiali di Cortina 2021*

### **“Treno delle Dolomiti”: più di un sogno**

*Intesa tra il Veneto e la Provincia di Bolzano per un collegamento tra Calalzo e la Pusteria che attraversi la valle del Boite*

CORTINA. Ritorna, dunque, il “treno delle Dolomiti”. Luca Zaia, presidente del Veneto, e Arno Kompatscher, presidente della Provincia di Bolzano, ne hanno trattato ieri mattina a palazzo Balbi, in riva al Canal grande.

«In base agli accordi presi dal presidente Zaia con il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, la tratta fra Calalzo e Cortina dovrebbe essere pronta già per i mondiali di sci del 2021», precisa l’assessore veneto all’Ambiente, il bellunese Giampaolo Bottacin, «e dovrebbe svilupparsi lungo la Valboite, vicino sostanzialmente al vecchio tracciato».

Ma Zaia e Kompatscher hanno pensato le cose in grande.

***La ferrovia proseguirà poi da Cortina per Dobbiaco. In questo modo si creerà un anello. Da Dobbiaco il “treno delle Dolomiti” scenderà, quindi, da una parte fino a Lienz, dall’altra verso Fortezza, quindi Bolzano e Trento, e da qui risalirà lungo la Valsugana, puntando poi verso Feltre con la costruzione di un tracciato da Primolano in avanti. Da Feltre, dunque, verso Belluno e Calalzo.***

La Regione ha diffuso ieri perfino una cartina che mette nero su bianco l’ambizioso progetto, che conteggia in 360 km la lunghezza di questo anello ed in 7 ore e 40 minuti il tempo di percorrenza.

Da Calalzo a Cortina, i km sono solo 29 e ci vorrebbero 50 minuti per coprire il percorso; altri 50 per arrivare fino a Dobbiaco (a 28 km da Cortina). In verità, e per dirla proprio tutta, dal punto di vista dei tempi, il treno non è molto conveniente. La stessa cartina presenta, inoltre, tutta una serie di collegamenti con i grandi corridoi mitteleuropei.

I costi e la copertura? Ancora nessuno studio.

Ieri la giunta Zaia si è limitata a dare il via libera a una delibera che approva il protocollo d’intesa tra la Regione Veneto e la Provincia Autonoma di Bolzano per dar avvio alla fase operativa del progetto del collegamento ferroviario.

Il protocollo sarà firmato nelle prossime settimane dal presidente del Veneto, Luca Zaia, e dal presidente della Provincia Autonoma di Bolzano, Arno Kompatscher, che ieri appunto si sono incontrati in laguna.

La proposta apre una concertazione tra i territori bellunese e bolzanino (ognuno nella rispettiva competenza) sugli obiettivi del progetto, la tipologia del servizio, le caratteristiche dell’opera, la connessione ai poli di maggiore interesse turistico.

Concretamente, la nuova linea conetterà Venezia all’Austria con una tratta che sarà in grado di sviluppare l’utenza turistica e quella locale.

L’intesa istituisce un gruppo di lavoro paritario tra le due Regioni e coinvolge nelle azioni di studio le Società Regionali Sistemi Territoriali spa e STA di Bolzano; prevede inoltre di sostenere gli studi progettuali e le indagini con fondi comunitari e fondi della legge sulle aree di confine.

Nel loro recente incontro, Delrio e Zaia hanno concordato che, se sul piano delle infrastrutture stradali, la galleria Coltrondo è la priorità, su quello ferroviario al primo posto c'è il "treno delle Dolomiti". In ogni caso, il 10 dicembre, nell'ambito del forum di Corridoio che si terrà a Bruxelles, si avvieranno le procedure per il riconoscimento del collegamento ferroviario nel contesto della rete "comprehensive network" del programma delle Reti Trans Europee.

«Per le Dolomiti si apre un nuovo capitolo infrastrutturale», ha commentato Zaia, illustrando i contenuti della delibera, «insieme alla nuova gara per l'affidamento del servizio ferroviario regionale, nel cui ambito ricaveremo un apposito lotto dedicato al Bellunese per la realizzazione di quello che io voglio definire il "treno delle Dolomiti", un mix tutto nuovo tra fascino turistico e utilità per viaggiatori e pendolari. Con la progettazione di questa nuova infrastruttura vogliamo che il futuro delle nostre montagne sia connesso strettamente con tutti i corridoi infrastrutturali europei».

**Corriere delle Alpi – dicembre 2015**

## **Apertura di Zaia a Trento per l'anello ferroviario. Bard: ora si discute del tracciato *Movimento Belluno autonoma Regione Dolomiti***

«Apprezziamo il fatto che anche il presidente Zaia concordi sulla necessità di chiudere un anello ferroviario tra le Dolomiti.

Dopo l'accordo generale, però, serve entrare nei dettagli del progetto».

Così il movimento Belluno Autonoma Regione Dolomiti plaude all'annuncio del Presidente del Veneto di voler sottoscrivere anche con la Provincia autonoma di Trento un accordo per la realizzazione di un collegamento ferroviario, questa volta tra Feltre e Primolano.

«Era quello che chiedevamo, siamo contenti di questi risultati. – commentano dal Bard – Ora però bisogna ragionare seriamente sul tracciato: per noi, il collegamento a Nord non può essere ancora il Cortina-Dobbiaco.

Sarebbe più utile, efficace e realizzabile un passaggio per Auronzo o il Comelico, per giungere poi in Pusteria e da lì in Austria».

Da qui l'invito al Presidente Zaia, atteso a Cortina per l'Epifania per la firma dell'accordo con il Presidente della Provincia autonoma di Bolzano,

Arno Kompatscher: «Nelle scorse settimane, ci siamo confrontati con esperti altoatesini su percorso e progettazione.

Chiediamo a Zaia un incontro per spiegargli la nostra idea e le conclusioni che abbiamo tratto con gli studiosi bolzanini. Il tracciato va deciso anche in base alle caratteristiche tecniche della linea e della rete già presente a Bolzano; serve un tavolo tecnico unico, che può portare a tempi certi e rapidi, in modo da garantire un avvio dei lavori in tempi ristretti. Se davvero il suo obiettivo è far viaggiare il primo treno delle Dolomiti entro il 2021, noi abbiamo le possibilità di aiutarlo concretamente».

**Belluno Press – dicembre 2015**

CORTINA. Ritorna, dunque, il “**treno delle Dolomiti**”. Luca Zaia, presidente del Veneto, e Arno Kompatscher, presidente della Provincia di Bolzano, ne hanno trattato ieri mattina a palazzo Balbi, in riva al Canal grande.

«In base agli accordi presi dal presidente Zaia con il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, la tratta fra Calalzo e Cortina dovrebbe essere pronta già per i mondiali di sci del 2021», precisa l’assessore veneto all’Ambiente, il bellunese Giampaolo Bottacin, «e dovrebbe svilupparsi lungo la Valboite, vicino sostanzialmente al vecchio tracciato».

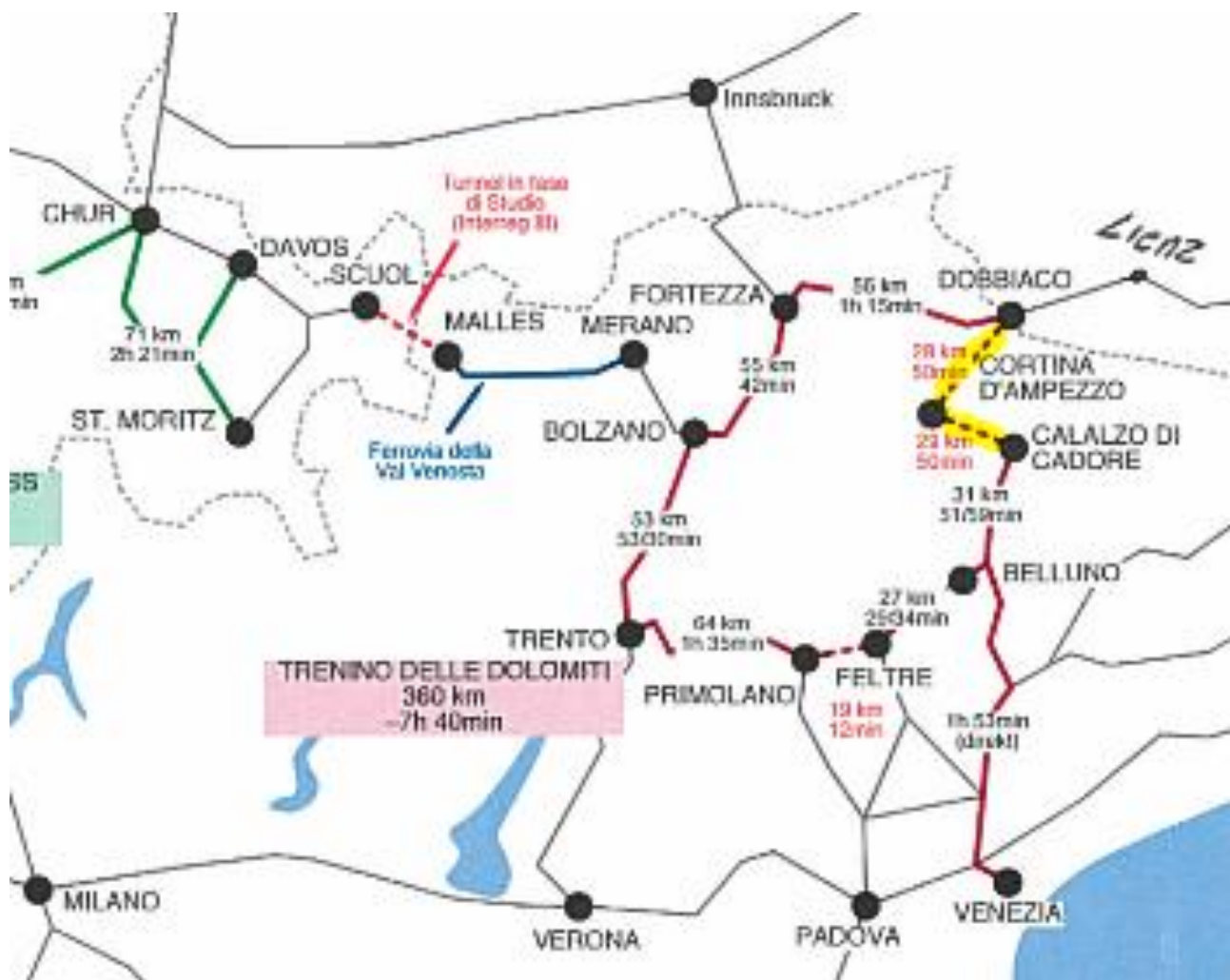
Ma Zaia e Kompatscher hanno pensato le cose in grande.

***La ferrovia proseguirà poi da Cortina per Dobbiaco. In questo modo si creerà un anello.***

***Da Dobbiaco il “treno delle Dolomiti” scenderà, quindi, da una parte fino a Lienz, dall’altra verso Fortezza.***

***Quindi Bolzano e Trento, e da qui risalirà lungo la Valsugana, puntando poi verso Feltre con la costruzione di un tracciato da Primolano in avanti.***

***Da Feltre, dunque, verso Belluno e Calalzo.***





## Anello ferroviario delle Dolomiti: la proposta del Movimento 5 Stelle sul tracciato dell'elettrodotto



“Con estremo piacere stiamo constatando un rinato interesse per l’anello ferroviario delle Dolomiti e lo sbocco a Nord della linea ferroviaria” dichiarano il deputato Federico D’Incà e Sergio Marchese, consigliere comunale del MoVimento 5 Stelle di Belluno.

“Contrariamente a quanto si pensava l’indirizzo è rivolto verso un progetto di alta qualità con un’infrastruttura finalmente al servizio del territorio”.

In merito all’anello ferroviario delle Dolomiti il M5S vuole condividere con i cittadini bellunesi, ed anche con le altre forze politiche, un’idea presentata qualche anno fa con le osservazioni al progetto di Terna e alla nuova linea che di cui si è parlato tanto. *“Lo facciamo in questo momento perché riteniamo che possa essere una soluzione che, volgarmente, può prendere due piccioni con una fava”* spiega D’Incà.

Terna ha acquisito la rete elettrica di RFI Rete Ferroviaria Italiana e nei progetti parla di elettrificazione delle linee e di nuovi tracciati.

Semplificando: se l’interconnessione delle linee elettriche Austria-Italia costa 100 ed il rinnovamento della tratta ferroviaria costa altri 100, non è sbagliato pensare che costruire la ferrovia interrando il trasporto di corrente costerà 150, meno della somma dei due lavori con un risparmio per le aziende, per i cittadini e per il territorio.

“E probabilmente con una maggiore possibilità di effettuare nel migliore dei modi le opere” spiegano D’Incà e Marchese.

Il MoVimento si augura quindi che tutte le parti in causa possano riflettere su questa idea, un’opportunità da non perdere ed una nuova possibilità di risolvere il problema del tracciato dell’elettrodotto.

**BellunoPress – 1 febbraio 2016**

## **Treno delle Dolomiti, la firma a Cortina**

***Appuntamento venerdì prossimo tra il ministro Delrio e i governatori Zaia e Kompatscher: «La montagna isolata non vive»***



BELLUNO. Una stretta di mano e una firma per lanciare il treno delle Dolomiti. **Venerdì prossimo a Cortina** il presidente del Veneto Luca Zaia, il presidente della Provincia di Bolzano Arno Kompatscher e il ministro Graziano Delrio firmeranno il protocollo d'intesa per avviare lo studio progettuale del collegamento ferroviario fra Calalzo e Dobbiaco.

«Siamo convinti che il treno sia strategico», spiega Zaia. «È giusto ci sia anche il ministro ai trasporti, perché quello che stiamo lanciando è un progetto ambizioso, con il quale sarà scritta una importante pagina di storia delle Dolomiti. Parliamo di un treno ipermoderno, innovativo. Il Governo deve essere della partita».

E lo sarà, a sentire il Governatore. Il quale all'inizio della settimana era a Brdo, in Slovenia, per il lancio ufficiale dell'Eusalp, la macroregione alpina che comprende sette Stati, 48 Regioni, «un comprensorio che ha come minimo comune denominatore la montagna».

**Una bella sfida da cogliere, per il Veneto.**

«È una grande sfida. Una sfida di coesione, di condivisione di una strategia. Ci poniamo a essere interlocutori diretti dei fondi comunitari. Il Veneto è presente per le sue montagne, che significano Belluno, regina in questo senso in quanto provincia interamente montana, ma non dimentichiamo anche le zone del Vicentino e del Veronese. Per noi fare parte dell'Eusalp significa portare progetti importanti sui territori e condividere quelli transfrontalieri. Ne diciamo subito uno: il treno delle Dolomiti. Riguarda noi, Bolzano, l'Austria, dunque sta a pieno titolo nelle linee di investimento sulla mobilità e la connessione delle aree».

**Di mobilità si è parlato molto a Brdo.**

«La montagna non può prescindere da progetti sulla mobilità, compatibile però. La montagna se rimane isolata muore».

**Se parliamo di progetti compatibili, possiamo dire sia cancellata l'ipotesi di un prolungamento dell'A27?**

«Quello per noi resta un progetto e all'interno di Eusalp la partita sarà affrontata. La montagna isolata non vive, siamo tutti d'accordo su questo. Si devono garantire collegamenti tecnologici (banda larga, *ndr*) e mobilità, perché nella nostra regione abbiamo flussi turistici importanti. Non si deve devastare il territorio ma il prolungamento dell'A27 resta un progetto. Certo, i

cittadini si devono far sentire, perché pensiamo a cosa è successo quando abbiamo cominciato a parlare di treno. Anche su questo c'è chi dice che non va bene. La comunità bellunese deve farsi sentire, il territorio deve sposare i progetti, se li vuole».

**Quali sono gli altri assi di intervento sui quali la Regione punterà per sfruttare i fondi europei a disposizione della macroregione alpina?**

«Pensiamo all'ammodernamento delle strutture turistiche, allo sviluppo della banda larga, ma non dimentichiamo il sociale. Lo spopolamento è un tema molto importante, da affrontare considerando però che ci sono imprese che riescono a prosperare anche in montagna. Pensiamo a Luxottica. I progetti che abbiamo in mente spaziano dal turismo alla cultura, dal campo del sociale a quello ambientale. Li decideremo insieme ai territori, è importante lavorare in sinergia per riscattare la montagna».

**A Brdo si è puntata l'attenzione sulla necessità di collegare montagna e pianura. Qualcuno teme che i fondi, alla fine, arrivino per la maggior parte in pianura.**

«Chi lo dice dimostra di essere un disco rotto, e la montagna non ha bisogno di dischi rotti, di gente che vede sempre i lati negativi in tutto. Alla montagna non servono persone alle quali chiedi l'ora e prima di dirtela pensano cosa si nasconda dietro la domanda. Se guardiamo indietro, ai miei primi cinque anni di presidenza, c'è chi ha parlato di chiusura degli ospedali, chi diceva non ci sarebbero mai stati investimenti in montagna. Invece stiamo investendo sulla sanità in montagna, abbiamo di recente inaugurato una funivia a Falcade. I pessimisti sono in pochi, ma fanno sempre tanti danni».

**I pessimisti guardano le strade bellunesi (piene di punti critici e più volte interrotte per frana) e lo diventano ancora di più.**

«Questa domanda andrebbe girata al Governo. Avevamo in programma investimenti per 40 milioni di euro sulle strade di tutta la regione. A causa dei tagli dello Stato a disposizione abbiamo solo un milione. Inoltre non dimentichiamo che la maggior parte delle strade bellunesi sono provinciali, date in gestione a Veneto strade a fronte di un compenso. E se la Provincia non riesce a sostenerlo per le difficoltà finanziarie, non è colpa della Regione, ma di un Governo che a forza di annunci contro le Province è riuscito a creare il primo ente agonizzante della storia italiana. Anche sulla messa in sicurezza del territorio, penso alle frane che sono oltre novemila in Veneto, servono finanziamenti nazionali».

**BellunoPress – 1 febbraio 2016**

## **Il Comitato per l'Anello ferroviario delle Dolomiti incontra l'assessore regionale Elisa De Berti.**

*Si è tenuto questa mattina (lunedì 8 febbraio 2016), a Palazzo Piloni, sede della Provincia, un incontro tra l'assessore regionale ai Trasporti, Elisa De Berti, e il Comitato per l'Anello ferroviario delle Dolomiti.*

Per il Comitato erano presenti il presidente **Filiberto Dal Molin, Tomaso Pettazzi, Roberto Gris, Leo Cargnel, Silvano Martini**. All'incontro hanno partecipato anche l'onorevole **Roger De Menech** e il vice presidente della Provincia **Roberto Padrin**.



Tema dell'incontro lo stato di avanzamento del progetto ferroviario che prevede il collegamento Venezia-Dolomiti e le opere accessorie. Si è parlato di elettrificazione e il Comitato ha presentato all'assessore un documento contenente una proposta di cronoprogramma che porti innanzitutto alla realizzazione di una linea ferroviaria elettrificata che da Conegliano attraversi la vallata bellunese per Feltre con arrivo a Montebelluna.

Questo darebbe finalmente al sistema di trasporti ferroviari del nostro territorio una coerenza e continuità con il rimanente sistema regionale Veneto.

Inoltre si sono affrontate le problematiche derivanti dal successivo prolungamento della linea ferroviaria elettrificata fino a Calalzo di Cadore con proiezione verso Cortina d'Ampezzo e la Val Pusteria.

Si è quindi ribadito che queste opere devono essere viste non e non solo con prospettiva Cortina 2021, quanto in un'ottica complessiva di realizzazione dell'Anello ferroviario delle Dolomiti, del quale parte fondamentale sarà anche il collegamento Feltre – Primolano.

L'assessore De Berti ha confermato il grande interesse e l'appoggio della Regione del Veneto per il progetto presentato dal Comitato.

In questa occasione l'assessore De Berti è stata invitata ad inaugurare la manifestazione "Il Treno nelle Dolomiti", a Longarone Fiere il 24 aprile 2016, durante il quale si terrà un convegno sul tema dell'Anello ferroviario Delle Dolomiti.

Invito fatto proprio anche dal sindaco di Longarone Padrin.

**BellunoPress – 8 febbraio 2016**

## **La prima firma per il treno delle Dolomiti**

***A Cortina hanno siglato l'intesa il governatore del Veneto Zaia, il presidente della Provincia di Bolzano Kompatscher, alla presenza del ministro Delrio.***

“Noi pensiamo che questo sia il vero progetto che può aprire una nuova fase storica per le Dolomiti in primis, ma anche per i territori del Veneto e dell’Alto Adige. E sia chiaro: non stiamo parlando di un’utopia ma di un’opera che possiamo concretamente realizzare. Qui ci giochiamo il jolly”.

Le parole sono quelle del governatore veneto, Luca Zaia, ma la pensano esattamente come lui anche il presidente della Provincia di Bolzano, Arno Kompatscher e il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio: una piena condivisione suggellata dalla firma posta nella sala consiliare del municipio di Cortina d’Ampezzo al protocollo di intesa per lo sviluppo di un collegamento ferroviario Venezia-Cadore-Cortina-Val Pusteria, il cosiddetto Treno delle Dolomiti.

Dopo i saluti del sindaco di Cortina d’Ampezzo, Andrea Franceschi, e l’intervento del presidente Kompatscher, che ha sottolineato la volontà della Provincia bolzanina di dedicare attenzione e investimenti nell’infrastrutturazione ferroviaria, Zaia ha ricordato il film con Alberto Sordi del 1959, “Vacanze d’inverno”, la cui scena finale ha per protagonista il treno della Ferrovia delle Dolomiti che lascia Cortina con le sue incantevoli montagne sullo sfondo. “Vogliamo ripartire dalla scena di quel film – ha detto il governatore –, non come un amarcord ma come uno stimolo a riprogettare e a ricostruire la ferrovia, per rendere l’intera area più competitiva, ricercando con grande convinzione gli investimenti necessari e impegnandoci da subito e senza esitazioni per questo traguardo: noi, come Regione, abbiamo già messo uomini e donne a lavorarci”.

Zaia ha fatto un’ipotesi dei costi di realizzazione: un miliardo per l’intera opera, metà per il tratto Calalzo – Cortina e l’altra metà per il tracciato da Cortina a Dobbiaco. Come fonti di finanziamento ha indicato i fondi europei e quelli dell’ex fondo Odi e rivolgendosi al ministro Delrio lo ha invitato a continuare ad essere a fianco della Regione del Veneto e della Provincia di Bolzano anche in futuro, nella fase cruciale della ricerca delle risorse necessarie.

Il governatore veneto ha infine rassicurato i rappresentanti degli enti e delle amministrazioni interessate all’opera: “Discuteremo su come farla e farla bene – ha precisato Zaia – ma non certo sul non farla”.

Il ministro Delrio, prima della firma del protocollo, ha riconosciuto, così come aveva fatto in precedenza Kompatscher, la primogenitura di Zaia di questa iniziativa e ha assicurato che “in un’Italia che ha bisogno della ‘cura del ferro’, cioè di incentivare la mobilità su treno, su un progetto come questo ci siamo e ci crediamo”.

Il protocollo firmato a Cortina, parte dal presupposto che le Dolomiti sono un patrimonio tutelato dall’Unesco e una risorsa fondamentale per l’Italia e l’Europa, che le Alpi non devono essere considerate “un limite geografico”.

Regione del Veneto e Provincia di Bolzano, condividendo la necessità di implementare nei propri territori collegamenti ecosostenibili, assicurando la tutela della qualità dell’ambiente e puntando allo sviluppo di forme di mobilità sostenibile, prima fra tutte quella ferroviaria, hanno deciso di collaborare alla predisposizione di un progetto, elaborando innanzi tutto uno studio di fattibilità, per la realizzazione di un collegamento ferroviario, destinato al traffico passeggeri, fra il Cadore e la Val Pusteria, nella direttrice Venezia – Cortina – Val Pusteria.



### **La firma di Cortina per il Treno delle Dolomiti**

Un gruppo di lavoro, formato da rappresentanti degli Enti firmatari e dalle società Sistemi Territoriali spa (ST) e Strutture Trasporto Alto Adige spa (STA), avrà ora il compito di redigere lo studio di fattibilità per definire le politiche trasportistiche, il modello di esercizio e le linee guida progettuali che consentano di quantificare l'impegno economico dell'opera. Questa attività di studio verrà finanziata innanzi tutto con fondi comunitari e risorse del "Fondo Comuni Confinanti".

Il protocollo ha una durata di tre anni, prorogabile per un ulteriore triennio. Entro un anno dalla sottoscrizione, cioè entro febbraio 2017, Regione del Veneto e Provincia di Bolzano valuteranno i risultati conseguiti e definiranno le eventuali fasi successive.

**Corriere delle Alpi – 13 febbraio 2016**



## **Treno delle DOLOMITI: IL Pd sogna lo “sbocco”**

### **IL CONVEGNO Il messaggio politico lanciato ieri sera da Cavarzano - PASSATO “Bellunesi per troppo tempo isolati: un'ingiustizia” IL FUTURO “Ben venga l’ accordo di Cortina, ma ora i fatti”**

**B**inario ferroviario, binomio turismo-servizi: “Treno delle Dolomiti” direzione sviluppo.

Tutti d'accordo: la grande opera per cui Veneto e Bolzano hanno firmato l'accordo di Cortina il 13 febbraio scorso porterà il Bellunese fuori dall'isolamento.

E porterà a Belluno e provincia enormi chance di crescita. Il messaggio, più politico che ferroviario, è stato lanciato ieri sera (a Cavarzano) dal convegno targato Pd sul treno e sulla mobilità. Altro che “La locomotiva” di gucciniana memoria: se l'ingiustizia è che la provincia dolomitica rimane isolata e marginata per nella l'assenza di collegamenti e soprattutto di sbocchi a Nord, la vera bomba lanciata contro l'ingiustizia non può che essere il collegamento via treno. (L'unico che rimane in discussione dopo il superamento del dibattito sul prolungamento dell'autostrada e della “Venezia-Monaco”, ha introdotto il convegno Mario Svaluto Moreolo (segretario del circolo Pd dell'Oltrardo).

Quale treno ? Quello che dovrà venire avanti dopo - la firma dell'accordo Veneto-Bolzano. Il treno che corre avanti oltre Calalzo, che raggiungerà Cortina e prosegue verso Dobbiaco, “per intersecare la linea Fortezza-Lienz e quindi la Verona-Brennero - ha spiegato l'ingegner Luigi Panzan, voce «*tecnica*» del convegno -. Si tratterebbe di un treno esclusivamente turistico (quindi che non sopporterebbe il traffico merci, ndr). Ma che darebbe grandi possibilità alla provincia di Belluno, perché la toglierebbe dall'isolamento in cui si trova.

E la farebbe tornare alla prevalente “vocazione turistica”. Darebbe, farebbe: il condizionale è d'obbligo.

Perché oggi c'è solo un accordo sul tavolo. I progetti dovranno essere predisposti. Quanto alle criticità, sono note: il tracciato da Calalzo in su, il costo (1,2 miliardi di euro), e le caratteristiche tecniche delle linee esistenti, che non sono elettrificate.

Un problema superabile ?

Non ha dubbi Roger De Menech. “Rfi (Rete Ferroviaria Italiana, ndr) sta già preparando l'elettrificazione della parte bassa della tratta ferroviaria (da Conegliano verso Ponte nelle Alpi, Belluno e Feltre, ndr.) – ha detto il deputato del Pd. Nel giro di tre anni l'operazione verrà fatta.”

Ma non solo turismo. La ferrovia verso Nord potrebbe essere integrata con i bus. E avrebbe vantaggi anche per i residenti.

A patto che non rimanga un'opera ad uso esclusivo di Cortina. «Finalmente il progetto ferroviario pone fine all'inutile querelle sull'autostrada - ha detto il sindaco di Belluno Massaro. La Convenzione delle Alpi impedisce la creazione di nuovi collegamenti autostradali lungo l'arco alpino.”

**Il Gazzettino – 26 febbraio 2016**

## Un miliardo di investimento, tanti milioni per il progetto.

Quasi emozionato **Piermario Fop, di Pas Dolomiti**, per essere stato invitato alto Iuav "*pochi ci invitano*".

E il suo intervento è stato nettamente pro ferrovia e contro l'autostrada, evocata nei giorni scorsi.

Anzi, l'insegnante, già sindaco, impegnato sulla frontiera dell'ambientalismo e di ciò che rappresenta Libera, ha annunciato che questa associazione, con in testa il suo fondatore don Luigi Ciotti, sostengono la causa del treno delle Dolomiti, ma - ha precisato - nel contesto del rilancio di tutta la rete ferroviaria.

In attesa del nuovo treno, quindi, si provveda - ha sollecitato Fop - a ridare dignità alla stazione di Calalzo, aprendo i locali chiusi, dalla biglietteria all'edicola, per farne un Centro d'informazione sulla mobilità in Cadore ed in Provincia, le Ferrovie dello Stato insieme a Dolomiti Bus.

E a questa riguardo Fop ha auspicato il biglietto unico.

**Luigi Zanin della Regione** ha precisato, al riguardo, che entro l'anno sarà definito il tariffario unico, passo indispensabile per arrivare alla bigliettazione tanto auspicata.

Il convegno dello Iuav, aperto dal rettore **Alberto Ferlenga**, è stato moderato da **Agostino Cappelli**, dello stesso istituto che aprendo i lavori esserd non ha mancato di sottolineare alcune criticità.

Ricordando che su un investimento di un miliardo, la progettazione costerà la bellezza di 150 milioni, Cappelli ha detto che sono eccessivi i 3 anni concessi dalla Regione Veneto e dalla Provincia di Bolzano.

La sua convinzione, in base all'esperienza, è che i tempi possono essere molto ridotti.

Si è poi chiesto, il professore, se avendo a disposizione un miliardo di euro, questo è proprio l'investimento più necessario.

A suo avviso va calcolata anche la fattibilità sociale dell'iniziativa. Attenzione - ha messo in guardia - da non ripetere il gravissimo errore compiuto in Val di Susa con la ribellione della gente, per cui "*è indispensabile coinvolgere le comunità locali*" anche su un progetto che di primo acchito sembra piacere all'opinione pubblica.

Fatto, questo, che è stato confermato dalla presidente **Daniela Larese Filon**, la quale ha definito strategica l'elettrificazione per rilanciare anzitutto l'attuale servizio ferroviario.

Sullo sfondo il miracolo del recupero della ferrovia della Val Venosta, con 2 milioni di passeggeri, alla pari con quelli che utilizzano il treno in Val Pusteria,

**Corriere delle Alpi – 1 aprile 2016**

## **Nuove idee su come ridurre i tempi**

### ***Populin. meno fermate tra Venezia e Calalzo e una variante a Ponte nelle Alpi, scelta problematica.***

Oggi, per salire da Venezia a Calalzo il treno impiega 2 ore e 37 minuti.

Più di 5 ore di viaggio, tra andata e ritorno, sono decisamente troppe per il turista che vuole trascorrere una giornata sulle Dolomiti; da aggiungere, fra l'altro, oltre un'ora per raggiungere Cortina.

Ma come ridurre i tempi ? Secondo l'ingegner Gabriele Pupolin non è impossibile, quanto meno è fattibile da subito la riduzione di mezz'ora.

Riducendo il numero di fermate, per cui si possono recuperare 15 minuti e con la variante di Ponte nelle Alpi, sforbiciando un altro quarto d'ora.

Il progetto è stato presentato ieri al convegno allo IUAV di Venezia. Gli studi progettuali sono stati illustrati da Carlo Pellegrino, da Claudio Fennani e da Claudio Fabris.

La variante di Ponte prevede 3 chilometri di nuovo tracciato autostradale lungo l'autostrada, sul lato est ovviamente, per dar modo ai treni di non dover fare manovre in stazione a Ponte per l'inversione di marcia.

Una scelta problematica, che pone la necessità di sistemare altrove la stazione, oppure di fare Treni separati per il Cadore, diretti alcuni, strettamente locali gli altri.

Gli studi progettuali predisposti sono molto dettagliati, pongono il problema dell'elettificazione in galleria, (ce sono ben 44 fino a Calalzo), con la necessità di abbassare binario o di alzare la sagoma.

Per quanto riguarda poi il treno che non c'è, da Calalzo in avanti, la proposta avanzata ieri esclude la Val Boite, privilegia Auronzo e le Tre Cime di Lavaredo, punta quindi a Cortina e anziché prolungarsi fino a Dobbiaco preferisce collegarsi al treno della Pusteria in quel di Brunico, attraverso San Virgilio di Marebbe, e quindi lambendo la val Badia.

Ci sono tratte da 80 km l'ora, altri che possono arrivare fino a 120.

#### **Le stazioni ?**

*Eccole: Domegge, Lozzo, con 2 binari, Auronzo con 3, le Tre Cime di Lavaredo, all'altezza della Val Marzon, 2 binari, San Marco (soprattutto per la foresta di Somadida), con altri 2 binari, quindi in galleria per 9 km e 800 metri fino ad uscire a monte di San Vito e raggiungere Cortina, che verrebbe attrezzata di 3 binari.*

*Da Cortina in avanti fino a San Virgilio di Marebbe, ovviamente in galleria e con una stazione intermedia. San Virgilio conterebbe su 3 binari. Da qui in discesa fino a Brunico, con un'altra stazione intermedia.*

#### **Sarà questo orientamento della Regione ?**

Il sindaco di Auronzo, Daniela Larese Filon, in cuor suo coltiva questa ipotesi. Ma ha preferito non pronunciarsi direttamente. Luigi Zanin, funzionario della Regione, intervenuto per conto dell'assessore De Berti, ha precisato che resta in piedi anche l'ipotesi della Val Boite e che si deciderà entro settembre.

Val Boite, però, non significa cancellare la pista ciclabile per tornare a farvi correre il treno. Si andrà dall'altra parte della montagna, fra l'altro per evitare le frane.

## **TRENO DELLE DOLOMITI, SI PARTE DA 10 STUDI**

***Convegno allo IUAV di Venezia su opportunità ma anche costi e tempi di realizzazione. E non si sa ancora il tracciato.***

Entro l'anno l'avvio della progettazione del treno delle Dolomiti.

Ma oggi si sa solo da dove sicuramente partirà: Calalzo.

Ma non dove arriverà, se a Dobbiaco o, addirittura, a Brunico.

Incertezza anche sul percorso bellunese. Sempre ad oggi, le chance maggiori ce le ha Auronzo, con la Val D'Ansiei.

E Cortina, finora non citata ?

No, stiano tranquilli gli ampezzani. Il Dolomiti Express è concepito per portare da Venezia fino ai piedi delle Tofane. Incertezze e sicurezze a quanto hanno raccolto ieri pomeriggio, allo Iuav di Venezia, i numerosi cadorini che hanno partecipato al convegno sulla nuova ferrovia delle Dolomiti, organizzato dalla stessa università, dall'ateneo di Padova e dal Cifi, l'associazione degli ingegneri ferroviari.

Dubbi ma anche sicurezze che sono arrivate fino al punto di chiedersi da parte dell'ingegner Agostino Cappelli, dello Iuav - se è proprio questo il modo migliore di investire un miliardo di euro. Una domanda che è risuonata come una bestemmia all'udito di Daniela Larese Filon, sindaco di Auronzo e presidente della Provincia, e di Piermario Fop, coordinatore di Pas Dolomiti.

La sicurezza che il treno si farà, in 10 anni, e che i soldi si troveranno l'ha data Luigi Zanin, il più stretto collaboratore di Elisa De Berti, assessore regionale che col presidente Luca Zaia ha stretto un patto di ferro col Governo perchè questo sogno nel cassetto diventi realtà. De Berti non era presente perchè impegnata a Roma sui porti. Ma Zanin ha efficacemente rappresentato tutta la sua determinazione.

Il gruppo di esperti, nominato dalla Regione, è già al lavoro per raccogliere la documentazione necessaria. Gli studi disponibili sono una decina, più o meno datati. La riunione più recente a dell'altro giorno.

Nelle prossime settimane sarà realizzato anche uno studio socio economico per capire in particolare quale sarà l'apporto di viaggiatori, in particolare pedolari, in provincia di Belluno ed in Val Pusteria e quanti potranno essere i turisti in salita da Venezia, dal Trevigiano e dal resto del Veneto.

Una cosa certa, già assodata, che il treno delle Dolomiti sarà esclusivamente turistico, perchè il trasporto merci, dalle prime verifiche, non è conveniente; d'altronde, da una parte c'è la ferrovia del Brennero a provvedervi, dall'altra la Pontebbana per Tarvisio.

Però in futuro, con degli aggiustamenti, qualche convoglio merci potrebbe esservi dirottato.

Al convegno la Provincia di Bolzano ha inviato l'autorevole Joachim Dejaco, direttore Strutture Trasporto dell'Alto Adige, che ovviamente ha confermato l'interesse per la nuova infrastruttura, ricordando, tra l'altro, che la ferrovia da Fortezza a San Candido ha quadruplicato in 5 anni i viaggiatori, da 700 mila a 2 milioni.

Ma da tecnico Dejaco non ha potuto sciogliere un nodo politico: per dove proseguirà da Cortina il treno delle Dolomiti ?

### ***MOLTE LE INCERTEZZE***

*Da Calalzo all'Alto Adige: ma le strade sono diverse e anche l'arrivo potrebbe cambiare: da Dobbiaco all'ipotesi Brunico.*

Dobbiaco sembrava, fino ad oggi, la destinazione naturale. Invece Arno Kompatscher, presidente di Bolzano, sta immaginando un'altra ipotesi, turisticamente più strategica: Brunico, ossia la capitale della Val Pusteria.

Lo studio presentato ieri a Venezia dall'ingegner Gabriele Pupolin e dai colleghi Carlo Pellegrino e Claudio Fermani (il primo è del Collegio degli ingegneri ferroviari, il secondo è docente all' università di Padova, il terzo è di Serfer) prevede che dopo Cortina si punti, per gran parte in galleria, fino a San Virgilio di Marebbe e da qui si scenda a Brunico.

In questo modo il treno porterebbe sciatori anche in Val Badia oltre che in Pusteria. Entro settembre, prima cioè che si passi allo studio di fattibilità, Kompatscher e l'Alto Adige decideranno quale sarà l'approccio della nuova infrastruttura.

E analoga decisione dovrà essere assunta da quest'altra parte delle Dolomiti: se cioè il treno proseguirà da Calalzo per la Val Boite, quindi attraversando Valle, Vodo, Borca e San Vito, o se farà tappa a Domegge, Lozzo, Auronzo, sotto le Tre Cime, a San Marco, per sbucare, in galleria, a monte di San Vito e proseguire per Cortina, ma dall' altra parte della valle. Quest'ultima, a sentire gli umori di ieri, pare la versione più probabile.

**Corriere delle Alpi – 1 aprile 2016**



***Anche molti bellunesi e cadorini al convegno organizzato dallo IUAV  
a Venezia sulla ferrovia delle Dolomiti.***