

Azzecato e condivisibile l'intervento del signor Stefano Dell'Antonio pubblicato sabato 3 giugno. Buona la partenza, ma come al solito ci si ferma troppo spesso alla prefazione. Siamo bravi a descrivere la malattia delle Dolomiti ma nel momento in cui si deve proporre la terapia il percorso si si interrompe. Non come atto di scortesia ma se il rilievo «terapeutico» mosso da Dell'Antonio si limita alla critica alle resistenze per la preventivata chiusura di un Passo alla settimana per l'estate entrante, allora tra coloro che secondo lui «fan finta di non vedere» mi sento in dovere di aggiungere anche il signor Dell'Antonio. Dal 2009 con determinazione Transdolomites ha messo sul tavolo, promuovendone la discussione, una proposta per una ferrovia di vallata con la quale si vorrebbe collegare Trento con il cuore delle Dolomiti attraversando le valli dell'Avisio con l'intenzione di collegarsi con il progetto della Sad che prevede un collegamento ferroviario anch'esso nel cuore delle Dolomiti partendo da Bolzano per attraversare la valli Gardena e Badia per raggiungere Cortina. Ferrovia e trasporto pubblico su gomma e fune è la terapia che Transdolomites propone in alternativa al traffico gommatto privato per restituire a residenti e turisti un nuovo volto della montagna rispondendo appunto ai rilievi mossi da Dell'Antonio. Da ladino credo tra l'altro che il tema della specificità di una minoranza non risieda solo nella tradizione, lingua, cultura ma anche nel coraggio e determinazione a battersi per

Ambiente a rischio

Le Dolomiti si salvano con la ferrovia

MASSIMO GIRARDI

obiettivi che guardino ben oltre la propria storia passata. Se non si lavora per creare nuove opportunità per i giovani, la parte migliore di loro farà le valigie e dunque anche la minoranza stessa andrà a scomparire progressivamente, leggi o non leggi di tutela. La ferrovia ritengo sia lo strumento non solo per garantire la presenza umana in montagna ma anche l'occasione per ripopolarla. Ma si sa, questo è il segno dei tempi privi di ardore e visione. Tempi dove le sale pubbliche si riempiono con tanta popolazione e tanti politici in prima fila per ricordare i tempi che furono, ma allo stesso tempo poco frequentate quando si deve ragionare del futuro. Siccome la conoscenza della storia è fondamentale per tracciare le scelte del domani, guardando ai tempi dell'Impero Austroungarico si potrà parlare bene o male. Di una cosa sono certo. In quegli anni ove certamente le disponibilità economiche erano molto più scarse delle attuali, ambizione, attenzione alla montagna e il coraggio di produrre progetti ferroviari anche estremi non mancavano. La testimonianza di questo la si può leggere nella Carta Ferroviaria del

Trentino e Regioni Limitrofe in data circa 1910 dove per il Welschtirol e per le valli ladine era prevista la progettazione di una vera rete di ferrovie o tramvie con le quali si mirava ad attrezzare anche la Valle di Fassa con una tratta che da Moena doveva arrivare a Canazei per proseguire verso il Passo Pordoi, e da lì dividersi verso la Val Gardena e Badia. Mentre da Moena l'idea era di salire al Passo San Pellegrino, per scendere a Falcade, Agordo, Belluno. Cito anche la proposta che era emersa di arrivare da Bolzano in Valle di Fassa transitando per il Passo Carezza. Tutto ciò a dimostrazione del fatto che per gli ingegneri dell'epoca la Val di Fassa non era un problema per essere attrezzata con una linea ferroviaria. Lo è diventato dal 2009 in avanti a seguito delle dicerie seminate ad arte in una valle che, anche per il ricambio generazionale, ha perso la memoria storica di una ferrovia che sino al 1963 aveva servito la tratta Ora-Predazzo. A distanza di circa 100 anni questa discussione e opportunità si è ripresentata con una differenza rispetto ai quei tempi. Per quasi 20 anni quando alto era di dibattito e lo scontro sulle ipotesi

di ferrovia della Lavis-Moena e della Ora-Predazzo, sindaci, valligiani, i deputati locali al Parlamento di Vienna, i parroci, si incontravano e si confrontavano con grande determinazione sulla sostanza delle proposte ferroviarie, non sul colore di una lista partitica. La politica era in testa a tirare il carro. Ai nostri giorni tanta grinta si è spenta o riemerge per questioni legate alla immediatezza. Battersi per il domani è già utopia. A fronte di alcuni sindaci che hanno avuto il coraggio civile di affrontare la questione ferroviaria dei nostri giorni, ancora troppi sono i loro colleghi che invece di essere davanti al carro sono invece dietro. E allora come disse Emanuele Lanzerotti, Deputato al Parlamento di Vienna, se la politica non ascolta si muova la gente. Ed è quello che stiamo facendo come associazione e che non smetteremo di fare sino a quando non ci sarà un chiaro impegno politico a spendersi per questa causa. Ma ci sarà dell'altro. Verrà a breve il momento nel quale faremo l'appello nominale di coloro che hanno fatto, di quelli che non hanno fatto, di coloro che si sono nascosti. Sarà un pubblico appello e coloro che non hanno fatto non dovranno rispondere a Transdolomites ma dinnanzi ai loro concittadini per non essersi assunti il dovere di rappresentare le loro comunità dinnanzi a questo appuntamento con la storia. E questo a costo di finire in galera. Dunque azione e non puro elenco delle magagne delle Dolomiti.

Massimo Girardi
Presidente di Transdolomites