



I
-
U
-
A
-
V

Università Iuav
di Venezia

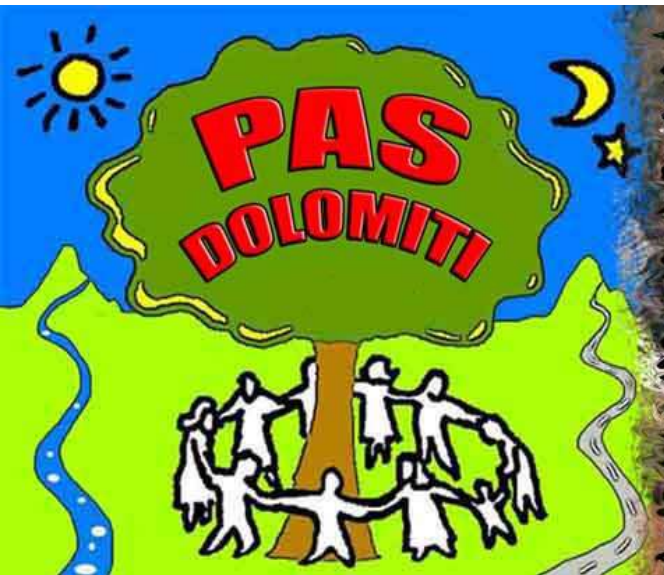
DIPARTIMENTO
DI CULTURE
DEL PROGETTO



NUOVA FER- ROVIA DELLE DOLOMITI

**alternative, opzioni
e opportunità**

**31 marzo 2016
Tolentini, aula magna
ore 14**



Per Altre Strade



*"PAS Dolomiti nasce ufficialmente da un incontro avvenuto sul Passo della Mauria l'**11 marzo 2007** tra comitati e singoli cittadini della Carnia e del Cadore. Unisce idealmente i paesi della Val Tagliamento con i paesi della Valle del Piave e del Boite fino a Cortina, allo scopo di cercare contatti, unire culture e condividere percorsi comuni. Uno dei principali obiettivi è quello di diffondere dati e informazione sulle grandi opere autostradali programmate nelle nostre valli e sulle loro ricadute economiche, sociali e ambientali."*

Dal 2002 era esistente in Cadore un comitato di cittadini NOA27.



Beni comuni

Lessico del XXI Secolo (2012)

bèni comuni locuz. sost. m. pl. – L'insieme delle risorse, materiali e immateriali, utilizzate da più individui e che possono essere considerate patrimonio collettivo dell'umanità (in ingl. *commons*). Si tratta generalmente di risorse che non presentano restrizioni nell'accesso e sono indispensabili alla sopravvivenza umana e/o oggetto di accrescimento con l'uso. In quanto risorse collettive, tutte le specie esercitano un uguale diritto su di esse e rappresentano uno dei fondamenti del benessere e della ricchezza reale. Il concetto fa riferimento, in termini storici, alle terre comuni di uso collettivo per diritto consuetudinario delle popolazioni rurali nell'Inghilterra del sec. 17°, la cui scomparsa costituì la premessa alla rivoluzione industriale. La loro recinzione, avvenuta per mezzo delle *Enclosure bills*, fu ritenuta necessaria per l'allevamento intensivo delle pecore, la cui lana veniva utilizzata dalla nascente industria tessile. Alla scomparsa dei *commons* fece seguito l'offensiva ideologica contro l'uso condiviso delle terre per favorirne la trasformazione in bene strettamente commerciale. Se le recinzioni delle terre comuni ha portato la formazione dell'industria manifatturiera e lo sviluppo del diritto proprietario, le attuali *enclosures* aprono la strada a una diversa forma di capitalismo neoliberista che, a partire dalla *deregulation* dei servizi sociali, rappresenta una delle linee di sviluppo economico della contemporaneità. In letteratura si possono individuare tre distinte categorie di beni comuni. **La prima** comprende l'acqua, la terra, le foreste e la pesca, beni di sussistenza da cui dipende la vita, in particolare quella degli agricoltori, dei pescatori e dei nativi, che vivono grazie all'utilizzazione delle risorse naturali; a questa categoria si aggiungono anche i saperi locali, le sementi selezionate nel corso dei secoli dalle popolazioni locali, il patrimonio genetico dell'uomo e di tutte le specie vegetali e animali, la biodiversità. In questo senso possono essere considerati come b. c. non solo le risorse naturali in quanto tali, ma anche i diritti collettivi d'uso, da parte di una comunità, a godere dei frutti di quella data risorsa, diritti denominati *usi civici*. Alla **seconda categoria** appartengono i b. c. cosiddetti *globali* come l'atmosfera, il clima, gli oceani, la sicurezza alimentare, la pace ma anche la conoscenza, i brevetti, Internet, tutti quei beni cioè frutto della creazione collettiva. Questi beni sono stati percepiti solo recentemente come b. c. globali, dal momento cioè in cui sono sempre più invasi ed espropriati, ridotti a merce, recintati ed inquinati, e il loro l'accesso sempre più minacciato.

La terza categoria comprende infine i servizi pubblici, forniti dai governi in risposta ai bisogni essenziali dei cittadini, come l'erogazione dell'acqua, **il sistema dei trasporti**, la sanità, la sicurezza alimentare e sociale, l'amministrazione della giustizia. Essi mutano nel tempo e i processi di privatizzazione ne mettono a rischio l'accesso universale.

Gli indirizzi dell'Europa



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 28.3.2011
COM(2011) 144 definitivo

LIBRO BIANCO

Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile

SEC(2011) 359 definitivo
SEC(2011) 358 definitivo
SEC(2011) 391 definitivo

[link](#)

5. **Nei decenni futuri si ridurrà la disponibilità di petrolio e le fonti di approvvigionamento saranno meno sicure.** Come sottolineato di recente dall'Agenzia internazionale dell'energia (AIE), quanto più ridotta sarà la "decarbonizzazione" a livello mondiale tanto più il prezzo del petrolio sarà destinato ad aumentare. Nel 2010 l'Unione europea ha importato petrolio per un controvalore di circa 210 miliardi di euro. In assenza di misure per contrastare questa dipendenza dal petrolio vi saranno conseguenze severe sulle possibilità di spostamento dei cittadini – e sulla nostra sicurezza economica – oltre che sull'inflazione, sulla bilancia commerciale e sulla competitività globale dell'economia europea.(pag. 3)

6. Allo stesso tempo l'Unione europea ha ribadito la necessità – riscuotendo il consenso della comunità internazionale – **di ridurre drasticamente le emissioni di gas serra a livello mondiale, con l'obiettivo di mantenere il riscaldamento globale al di sotto di 2°C.** Complessivamente, entro il 2050 l'Europa deve ridurre le emissioni dell'80-95% rispetto ai livelli del 1990; (...) .(pag. 3)

19. È necessario che si affermino nuove modalità di trasporto per poter condurre a destinazione congiuntamente volumi superiori di merci e un numero maggiore di passeggeri utilizzando i modi (o le combinazioni di modi) di trasporto più efficienti.

Di preferenza il trasporto individuale dovrebbe essere riservato agli ultimi chilometri di una tratta ed effettuato con veicoli puliti. (pag. 6)

Sono dieci gli obiettivi fondamentali indicati nel libro Bianco:

1. Nelle città dimezzare entro il 2030 l'uso delle auto ad alimentazione convenzionale ed eliminarle del tutto entro il 2050. Conseguire nelle principali città sistemi di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030.
2. Nel trasporto aereo aumentare l'uso di carburanti a basse emissioni fino a raggiungere il 40% entro il 2050. Nel trasporto marittimo ridurre del 40-50% le emissioni di CO2 derivate dagli oli combustibili entro il 2050.
3. **Il 30% del trasporto delle merci superiore a 300 km deve passare entro il 2030 verso ferrovia e trasporto via mare.** Questa quota dovrebbe raggiungere il 50% entro il 2050.
4. **Entro il 2050 la maggior parte del trasporto di medie distanze dei passeggeri deve avvenire mediante ferrovia,** di cui va completata la rete ad Alta Velocità a livello europeo
5. Completare entro il 2030 la rete infrastrutturale TEN-T
6. Collegare tra di loro le reti ferroviarie, aeroportuali, marittime e fluviali
7. Completare il sistema unico di gestione del traffico aereo (Sesar) e lo spazio aereo unico europeo entro il 2020. Applicare sistemi di gestione del traffico al trasporto terrestre e marittimo nonché il sistema di navigazione globale di navigazione satellitare (Galileo)
8. Definire entro il 2020 un quadro per un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali.
9. Per la sicurezza stradale entro il 2020 dimezzare gli incidenti ed entro il 2050 avvicinarsi all'obiettivo "zero vittime". Aumentare la sicurezza in tutti i modi di trasporto nella UE.
10. Arrivare alla piena applicazione dei principi "chi usa paga" e "chi inquina paga" facendo in modo di eliminare le distorsioni ed i sussidi dannosi e generando entrate e finanziamenti per investimenti nei trasporti.



- | | | |
|--|---|--|
| █ BALTICO-ADRIATICO | █ ORIENTE/MEDITERRANEO ORIENTALE | █ ATLANTICO |
| █ MARE DEL NORD-BALTICO | █ SCANDINAVIA-MEDITERRANEO | █ MARE DEL NORD-MEDITERRANEO |
| █ MEDITERRANEO | █ RENO-ALPI | █ RENO-DANUBIO |

La rete TEN-T trasformerà i collegamenti, eliminerà le strozzature, potenzierà l'infrastruttura e razionalizzerà le operazioni di trasporto transfrontaliera.

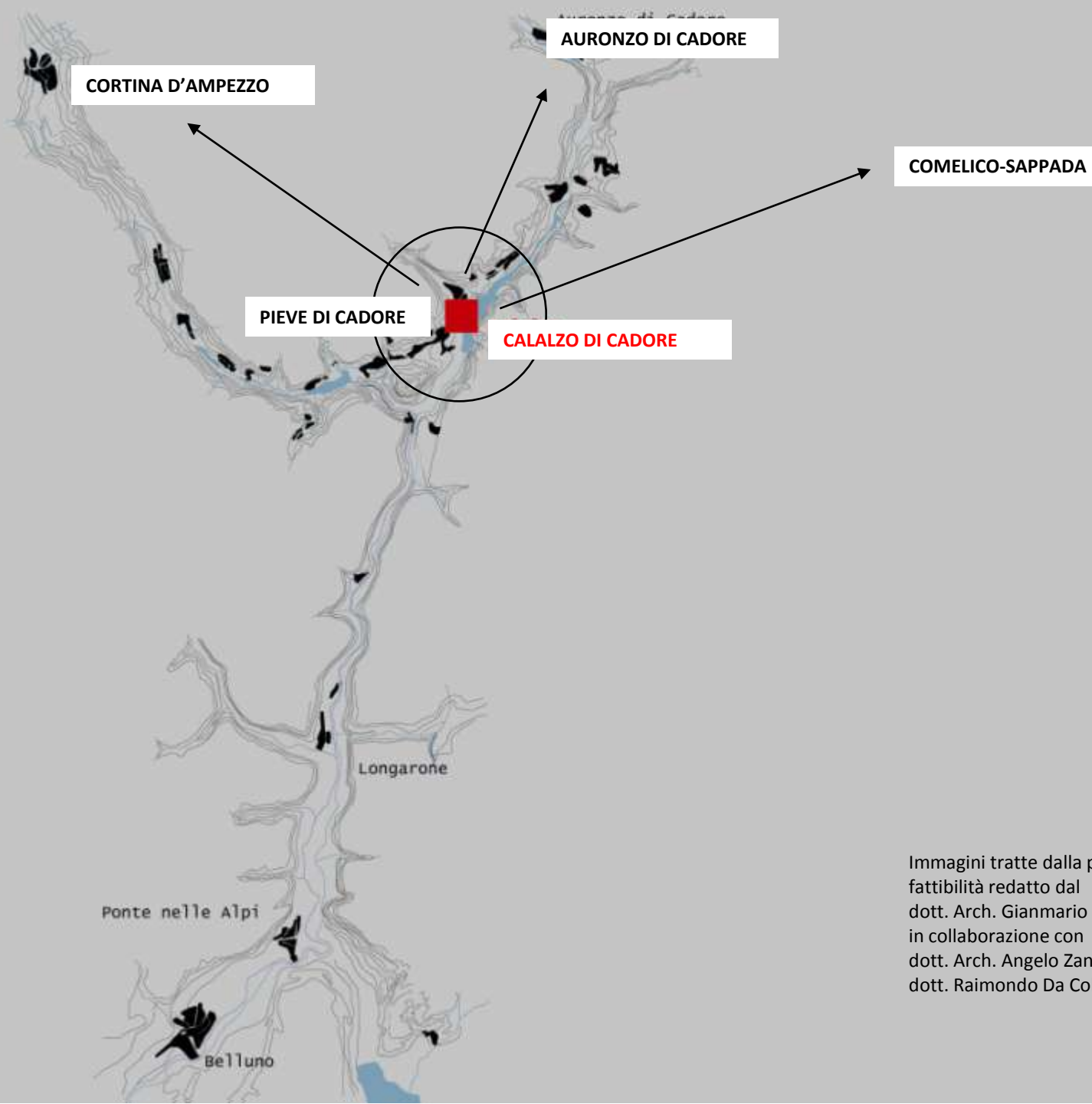
La stazione di Calalzo di Cadore

CENTRO DELLA MOBILITA'

- Scambio intermodale Calalzo di Cadore -



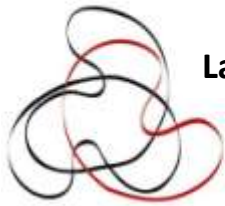
Immagini tratte dalla presentazione dello studio di fattibilità redatto dal dott. Arch. Gianmario Da Vià in collaborazione con dott. Arch. Angelo Zanettin dott. Raimondo Da Col



Immagini tratte dalla presentazione dello studio di fattibilità redatto dal dott. Arch. Gianmario Da Vià in collaborazione con dott. Arch. Angelo Zanettin dott. Raimondo Da Col



La stazione: **biglietto da visita** del Cadore



La stazione: **concentrazione** dei flussi



La stazione: **ponte** fra il centro storico e l'area
archeologica naturalistica di Lagole

Immagini tratte dalla presentazione dello studio di
fattibilità redatto dal
dott. Arch. Gianmario Da Vià
in collaborazione con
dott. Arch. Angelo Zanettin
dott. Raimondo Da Col



La stazione: **biglietto da visita** del Cadore

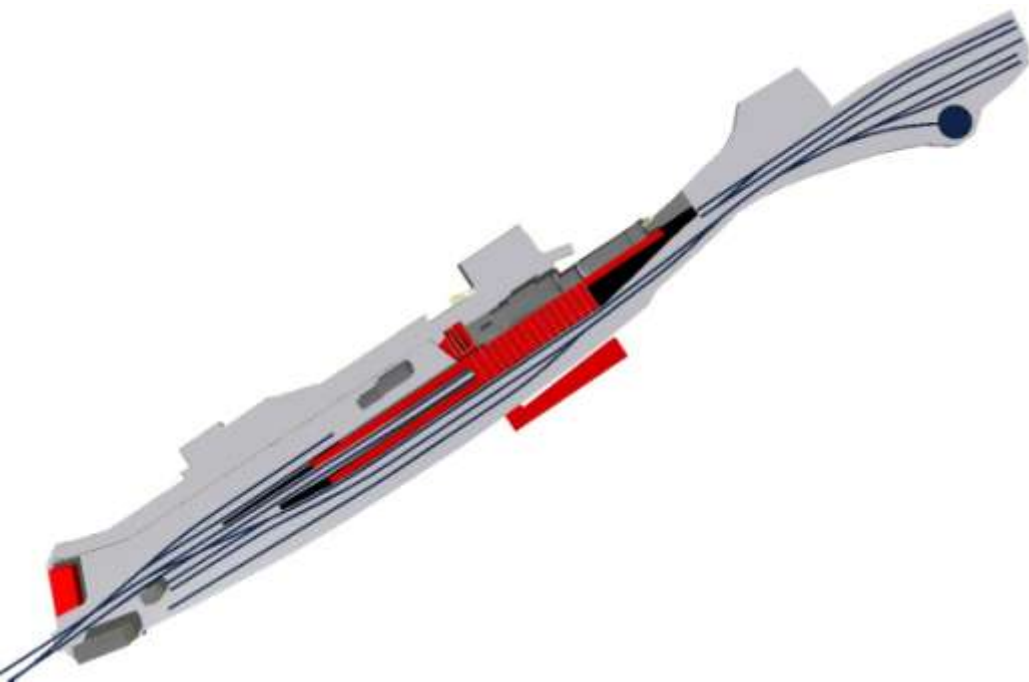
Per raggiungere questo obiettivo proponiamo i seguenti interventi strategici sul sistema dei servizi al viaggiatore:

0.1 **Centro della mobilità**

0.2 sala polifunzionale e spazi espositivi flessibili

0.3 innesto della ciclabile Cortina-Calalzo: la stazione come fulcro di un possibile grande sistema ciclabile

0.4 la stazione come luogo deputato allo scambio intermodale



Immagini tratte dalla presentazione dello studio di fattibilità redatto dal dott. Arch. Gianmario Da Vià in collaborazione con dott. Arch. Angelo Zanettin dott. Raimondo Da Col

... stato di fatto!





La stazione di Calalzo di Cadore OGGETTO CULTURALE

Primo edificio del 1913

Ampliamento del 1928

Ricostruzione del 1950
dopo distruzione seconda guerra mondiale
(Piano Marshall)



FERROVIA

MONITO LEO NAZAL MEMO

LEO NAZAL MEMO

**STAZIONE FERROVIARIA
RAILWAY STATION**
1950 - 1960

Calalzo

CALALZO è conosciuta come capolinea della ferrovia che nel 1914 collegò il Cadore con la pianura, per scopi soprattutto militari. I lavori di costruzione della linea Belluno-Calalzo furono suddivisi nelle tratte Belluno-Longarone (1912), Longarone-Perarolo (1913), PERAROLO-CALALZO (1914). Quest'ultimo tronco attraverso un territorio difficile e geologicamente dissestato, percorrendo un tortuoso tracciato con pendenza che un tempo richiedeva il raddoppio della locomotiva. Si resero perciò necessarie numerose opere d'arte (ponti, viadotti, gallerie, muri di sostegno) e di protezione (parascassi, paravalanghe, consolidamenti dei pendii a monte e a valle del binario) e richiede tuttora un'assidua manutenzione.

L'edificio della stazione (1913) fu ampliato nel 1928 e ricostruito negli anni Cinquanta dopo le distruzioni della seconda guerra mondiale. Una targhetta di bronzo sulla facciata di tufo calcareo ricorda con discrezione il contributo degli U.S.A. "per i popoli liberi".

Poco distante sorge anche la vecchia stazione della CALALZO-CORTINA nota come "Ferrovia delle Dolomiti" (1916-1920), linea a scartamento ridotto costruita per esigenze belliche, privatizzata (1924) ed elettrificata (1928) in funzione del turismo e dismessa nel 1964.

Calalzo is known as the head of the train line which in 1914 connected the Cadore to the plains for military purposes. The railway construction of the Belluno-Cadore had three segments: the Belluno-Longarone (1912), the Longarone-Perarolo (1913), and the PERAROLO-CALALZO (1914). The last track goes through a rough, upster district and crosses a winding course whose gradient asked in the past two steam locomotives. Many structures were needed such as bridges, viaducts, tunnels, brace walls, gravel and avalanche guards and numerous other works protecting slopes both upstream and downstream the line.

The railway station (1913), enlarged in 1928, was rebuilt during the Fifties after the World War II. A little bronze plate on the façade remembers in a discreet manner the U.S.A. contributions "to the free nations".

Nearby rises also the old railway station of the CALALZO-CORTINA line, known also as "Railway of the Dolomites" (1916-1920), built for military intent, private since 1924, electrified in 1928 for tourist facility and no longer used since 1964.

**COMUNITA MONTANA CENTRO CADORE
COMUNE DI CALALZO**

La ferrovia in un comunicato stampa di Peraltrestrade Dolomiti del 13 marzo 2013

(...) venga ripreso il progetto di rilancio della stazione come **“Centro della mobilità dell’alta provincia di Belluno”** e della biglietteria unica Dolomitibus+Trenitalia+Sportello Turistico;

la ferrovia diventi la **spina dorsale del trasporto pubblico collettivo** in relazione con un servizio bus che colleghi tra loro i paesi nelle valli, a pettine, senza doppioni;

si arrivi al **biglietto unico** valido sia per i treni che per gli autobus;

il **materiale rotabile**, in parte obsoleto, venga adeguato;

le corse più importanti da e per Venezia e Padova siano dirette, senza cambi;

vadano avanti gli studi per trasformarla in una metropolitana di superficie ad orario cadenzato;

prenda forma un progetto “Venezia-Dolomiti Express” come **collegamento anche turistico tra la laguna e la montagna dolomitica;**

La **tratta venga valorizzata in funzione anche della Ciclabile delle Dolomiti**, che è ormai una realtà importante nell’economia del nostro territorio;

si spinga lo sguardo più in là, in direzione di futuri collegamenti con la Pusteria e con la costituenda rete delle piccole ferrovie delle Alpi.

In sostanza **auspichiamo che si seguano le direttive dell’Unione Europea, che nel suo Libro Bianco** indica come uno degli obiettivi fondamentali da raggiungere entro il 2050 il trasferimento dalla gomma alla rotaia della maggior parte del trasporto di medie distanze dei passeggeri, riservando il trasporto individuale agli ultimi chilometri di una tratta, da effettuare con veicoli puliti.

Vogliamo che la nostra ferrovia, la nostra stazione, vengano finalmente considerate, valorizzate, (...)

Due parole sul
prolungamento
dell'autostrada

**COLLEGAMENTO TRA A27 VENEZIA-BELLUNO E A23
PALMANOVA-TARVISIO**

**IL TRACCIATO: SECONDO TRONCO O STRALCIO
FUNZIONALE "B"**

Ipotesi di futuro prolungamento verso l'A22





Per rendere meglio l'idea...



Dino Buzzati, Piazza del Duomo di Milano, 1958

Alcuni estratti dal parere della Commissione Tecnica Ministeriale di Verifica dell'Impatto Ambientale (VIA)

1. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il progetto denominato "Passante Alpe Adria – prolungamento A27" costituisce il primo tratto di un corridoio di collegamento tra le autostrade A27 e A23 (connessione Pian di Vedoia – Tolmezzo), assi viari cardine del sistema di accessibilità ai territori montani e di valico verso il nord Europa delle regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia.



1.2.1. *IL DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E FINANZIARIA*

L'opera oggetto della procedura rientra nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano", una delle macro opere della Legge Obiettivo, che segue l'itinerario del Corridoio Europeo n. 5 - da Lisbona a Kiev attraverso Torino, Milano, Venezia e Trieste. Vi sono inclusi gran parte dei nuovi investimenti per il completamento del progetto Alta Velocità, in particolare la linea che dal Frejus, passando per Torino, Milano, Verona e Venezia arriva a Ronchi e poi a Trieste, nonché per l'adeguamento AC/AV della tratta Ronchi-Udine linea Venezia-Udine-Tarvisio-Vienna.

1.2.2. IL PIANO GENERALE TRASPORTI E DELLA LOGISTICA E LO SNIT

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (gennaio 2001) costituisce lo strumento preposto all'attività di programmazione della politica dei trasporti, e parte dalle direttive dettate dalla Commissione Europea relativamente ai Corridoi Paneuropei, contestualizzandole all'interno del territorio italiano

Il PGT si sofferma sulla carenza delle infrastrutture in Italia che rappresentano un freno sia per le aree più avanzate del paese che per quelle più arretrate, per le quali un efficiente sistema infrastrutturale è un mezzo senza il quale non è possibile lo sviluppo. Esso individua un sistema integrato di infrastrutture e di servizi di interesse nazionale, denominato Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), il quale prevede interventi di variante autostradale, considerati prioritari, ed il completo rilancio delle intermodalità dei trasporti stessi, per diminuire il traffico delle merci su strada.




RISULTATI DELLO STUDIO

Il traffico previsto sulla nuova infrastruttura, espresso in autoveicoli equivalenti, è stato valutato in circa 28.000-35.000 TGM e circa 10 ÷ 13.000.000 di veicoli/annuo, nel periodo 2015-2030, nello scenario di realizzazione del solo tratto in progetto. Nell'ipotesi di completamento del sistema autostradale fino alla A23 i suddetti valori subirebbero ulteriori incrementi.

L'infrastruttura è prevista a pedaggio, con una entità di tariffazione oggetto di analisi di sensitività a supporto della contestuale analisi di tipo economico finanziaria dell'opera. Il risultato è il seguente:

- Pian di Vedoia a Longarone: 0.20 €/Km veicoli leggeri; 0.75 €/Km veicoli commerciali;
- Longarone e Caralte: 0.32 €/Km veicoli leggeri; 1.20 €/Km veicoli commerciali;

con, inoltre, i seguenti importanti ed irrinunciabili provvedimenti normativi:

 divieto di accesso ai veicoli pesanti sulla strada statale 51 nel tratto dove è prevista la sovrapposizione della nuova infrastruttura;

 pesanti interventi di moderazione del traffico lungo la stessa statale, con ricorso

ad interventi di traffic calming e adozione di zone 30 nell'attraversamento dei centri abitati.

Nel febbraio 2012 la Commissione VIA dà parere positivo all'opera ma allo stesso tempo denuncia la sua incompatibilità ambientale rispetto al riconoscimento UNESCO

4.2.5. COMPONENTE "ECOSISTEMI"

Per la componente specifica si nota che anche il nuovo tracciato in variante non ha ridotto l'impatto sulle formazioni forestali e sugli habitat golenali determinando una possibile frammentazione di habitat di interesse naturalistico ed uno scadimento significativo della qualità ambientale dei corsi d'acqua e delle formazioni forestali interessate che nel caso in particolare degli habitat prioritari di interesse comunitario non possono essere mitigati in modo efficace.

Inoltre non è stato fatto accenno all'esistenza dei seguenti protocolli:

- la Convenzione delle Alpi che impedisce ogni nuovo attraversamento autostradale della catena alpina
- il riconoscimento Unesco, che non è conciliabile con un'infrastruttura così impattante calata sul fragile territorio dolomitico.





Progetto del presidio di LIBERA del CADORE

1. Organizzazione

Presidio di LIBERA del Cadore "Barbara Rizzo"

2. Temi d'impegno

Memoria: partecipazione alla giornata del 21 marzo; partecipazione a celebrazioni di particolare valenza sociale, civile, politica.

Formazione: educazione alla responsabilità e alla legalità nelle e con le scuole; partecipazione ai campi estivi; organizzazione percorsi di formazione e incontri di approfondimento; organizzazione feste a tema con associazioni.

Beni comuni: iniziative pubbliche per la salvaguardia dei beni comuni (es. l'acqua, la tutela dell'ambiente, la legalità)

Informazione: temi di interesse sociale che sono già oggetto di campagne nazionali di Libera come la lotta alle dipendenze (alcol, droghe, giochi), sensibilizzazione contro la corruzione e la povertà.

Intercultura: attività volte a migliorare l'inserimento e l'inclusione degli stranieri nel tessuto sociale del Cadore; creazioni di occasioni di scambio di conoscenze reciproche.

Sport: organizzazione di attività sportive all'insegna dell'eticità (Es. corsa di orientamento in collaborazione con il Corpo Forestale dello Stato e le scuole, escursioni in montagna, corsi di formazione)

3. Attività proposte

Le iniziative che riguardano i temi d'impegno del Presidio saranno portate avanti discutendone nell'Assemblea e in collaborazione con tutti i soci che vorranno farsi parte attiva, dividendo gli incarichi e cercando di valorizzare la presenza dei tanti giovani iscritti.

4. Motivazione alle attività proposte

Durante la discussione svolta nella seduta costitutiva del presidio l'Assemblea ha deciso di affrontare i temi del punto 2) in quanto tutti attinenti alla situazione socio-economica del nostro territorio e tutti importanti e richiedenti necessari approfondimenti e riflessioni. In particolare sono stati evidenziati i temi della FORMAZIONE per la necessità di arricchire le occasioni che i nostri ragazzi hanno di conoscere i temi della legalità legati alla Costituzione della Repubblica Italiana, per la necessità di aprire i propri orizzonti culturali creando occasioni di incontro con giovani di altre realtà sociali e culturali; i temi dell'INFORMAZIONE sulle sostanze che danno dipendenza, sia per i giovani sia per gli adulti, a partire dall'abuso dell'alcol fino alle nuove droghe che in Cadore si stanno diffondendo sempre di più, la dipendenza dal gioco, le cosiddette "ludopatie" che sempre più stanno impoverendo e disgregando le famiglie; i temi dei BENI COMUNI intesi come salvaguardia dell'ambiente contro attacchi considerati di speculatori che rischiano di distruggere in modo irrimediabile l'unica risorsa che ci è rimasta (fruttamento incomprensibile dei corsi d'acqua, speculazioni edilizie, scelte infrastrutturali impattanti e sbagliate, trascuratezza delle risorse preziose).

5. Obiettivi

Organizzare di gruppi di lavoro che possano impostare una programmazione di interventi riguardo ai vari temi che abbiamo tempi di realizzazione certi.

Per facilitare gli incontri tra gli aderenti, visto il nostro territorio di fatto diviso in tre valli (Centro Cadore, Val Boite, Comelico) si prevede la possibilità che i soci delle tre vallate si ritrovino con più frequenza tra loro per elaborare proposte particolari. Tali proposte verranno condivise e supportate da tutti negli incontri periodici dell'assemblea di tutto il Presidio che si svolgeranno periodicamente, possibilmente una volta al mese.

Uno degli obiettivi importanti sarà quello di cercare di coinvolgere il maggior numero di associazioni possibile presenti in Cadore in modo da creare una rete di condivisione ed elaborazione di idee e di azioni utili per il nostro territorio.

6. Tempi di svolgimento

I tempi di svolgimento dei progetti elaborati varieranno a seconda degli argomenti da affrontare e dell'impegno necessario alla loro realizzazione.

7. Rete di coinvolgimento

Il patto di Presidio del Cadore è stato sottoscritto dalla Magnifica Comunità di Cadore, ente morale e culturale che rappresenta storicamente tutte le comunità cadornine, questo è un ottimo viatico per il lavoro che si andrà a realizzare.

Sono fondatori del Presidio anche l'Istituto Comprensivo di Auronzo di Cadore, importante riferimento per il mondo della scuola; l'associazione culturale "El Ceston", gruppo d'acquisto solidale con sede a Pieve di Cadore; l'A.N.P.I. Cadore (Associazione nazionale partigiani) "Giovanna Zangrandi"; "Scuole in rete per un mondo di solidarietà e di pace" di Belluno.

(allegato al Patto di Presidio sottoscritto nell'Assemblea costitutiva di Lozzo di Cadore il giorno 27 aprile 2015)

Two handwritten signatures in black ink are visible at the bottom right of the page. The top signature is more legible and appears to be 'C. Rizzo', while the bottom one is more stylized and less legible.

**GRAZIE PER
L'ATTENZIONE!**

