



Invito



Il museo diffuso alla memoria della Ferrovie Ora-Predazzo: LA SFIDA



27 marzo 2026

ore 17.00

**Sala Convegni della SOSAT
TRENTO • Via Malpaga, 17**

Presentazione

La ferrovia della Val di Fiemme era una ferrovia a scartamento ridotto, costruita dal genio militare austriaco, attiva dal 1917 al 1963, che congiungeva la ferrovia del Brennero alla val di Fiemme. Si inseriva nella visione della "Transdolomitica meridionale" nome storico dato al progetto ferroviario Trento-Moena-Belluno, concepito all'inizio del XX secolo.

Le prime idee di una ferrovia per la Val di Fiemme cominciarono a farsi strada a fine '800. Erano ipotizzati due diversi progetti: uno facente capo a Paolo Oss Mazzurana, sindaco di Trento, che proponeva per un accesso alla val di Fiemme di partire da Lavis risalendo la valle di Cembra per raggiungere Predazzo, e un secondo sostenuto da Bolzano che sosteneva l'asse Egna-Predazzo-Moena.

L'entrata dell'Italia nella prima guerra mondiale, nel maggio del 1915, accelerò la realizzazione della ferrovia. L'obiettivo di trasportare in 24 ore, da Ora alla val di Fiemme, un'intera brigata di fanteria, completa di equipaggiamento e armamento.

I lavori iniziarono nell'inverno 1915-16. Gli addetti raggiunsero punte massime di 6000 uomini: 3900 civili, 600 militari e 1500 prigionieri, prevalentemente serbi, russi e montenegrini. Molti di questi ultimi perirono decimati da malattie e privazioni. Non mancò, soprattutto nel tratto terminale della linea, il contributo di numerose donne.

La gestione asburgica della ferrovia durò meno di un anno, in quanto nel novembre 1918 la guerra ebbe fine e con il passaggio del Trentino-Alto Adige all'Italia.

Da quel momento la gestione passò alle ferrovie dello Stato fino al 31 dicembre 1927 per passare successivamente alla Ferrovia Elettrica Val di Fiemme (FEVF), società appositamente costituita, che aveva ottenuto la concessione per la sistemazione, elettrificazione ed esercizio della Ora-Predazzo. Il 28 ottobre 1929 si inaugurava l'elettrificazione e i tempi di percorrenza si riducevano a 2 ore e 15 minuti rispetto alle oltre quattro ore occorrenti con la trazione a vapore.

A seguito dell'elettrificazione, il traffico passeggeri aumentò rapidamente, tanto che nel 1932 circolavano ben dieci treni viaggiatori al giorno, oltre a diversi lunghi convogli merci carichi di legname, minerali e altri prodotti della valle

Nel 1963, a seguito dell'inarrestabile sviluppo della motorizzazione su strada, venne scelto di chiudere la linea il 10 gennaio, e nel giro di pochi anni venne smantellata. Tutto il materiale rotabile (motrici A1, A2, A3, locomotori B51 e B52, carrozze lunghe C101, C102, carrozze corte C103, C104, C105, C106 e tutti i carri merci) e i trasformatori di alimentazione vennero ceduti alla Ferrovia Genova Casella.

Nel 2013, a 50 anni della sua dismissione, Transdolomites si è fatta portavoce della proposta di ricordare la storica ferrovia della Val di Fiemme. Dal mese di maggio 2013 a novembre dello stesso anno da Ora a Predazzo sino a Canazei ebbero luogo diversi eventi culturali. Quello di maggior spicco anche per emoti-



vità fu il trasporto speciale con esposizione della elettromotrice B51 che dal 12 giugno al 9 luglio è stata esposta tra Ora (BZ) a Canazei (TN)

Successivamente alla bella esperienza del 2013, Transdolomites propose di perpetuarne la memoria storica con la proposta di attivare il progetto di Museo diffuso da sviluppare nelle stazioni storiche e lungo il sedime ferroviario che attualmente è stato convertito in ciclabile.

Il progetto ha mosso i primi passi nel 2018 con la produzione di un archivio fotografico avente lo scopo di documentare i reperti ferroviari sopravvissuti alla dismissione; immobili, ponti, viadotti, e tanti reperti minori che oggi sfuggono all'attenzione è succeduto alla chiusura della storica ferrovia. La Regione Liguria in sostegno al progetto museale ha donato tre carrozze ferroviarie che appartennero alla Società Subalpina di Imprese Ferroviarie (Vigezzina Domodossola-Locarno) ed il carro merci CH 470 che appartenne alla flotta dei carri merci della Ferrovia della Val di Fiemme per essere destinato a restauro.

Nel 2024 il Comune di Predazzo si è attivato per il restauro della carrozza di sua pertinenza che dal 30 luglio dello stesso anno è stata esposta a Predazzo a fianco della stazioncina ferroviaria progettata da Ettore Sottsass.

Il convegno che Transdolomites e SOSAT hanno condiviso di promuovere dedicato al progetto museale intende attirare l'attenzione su questa iniziativa prima del suo genere in Italia, riflettere su come le infrastrutture in questo caso ferroviarie hanno inciso sul paesaggio.

Il pensiero poi va alla mobilità al problema del traffico che soffoca le valli dolomitiche ed al contributo che il ritorno della ferrovia nelle Dolomiti potrebbe dare nel proporsi come alternativa alla mobilità privata.

Programma

Ore 17.00: Massimo Girardi, presidente di Transdolomites:
saluto e introduzione ai lavori.

Ore 17.10: Saluto di **Luciano Ferrari**, Presidente di SOSAT.

Assessorato all'istruzione, cultura, per i giovani e per le pari opportunità della Provincia Autonoma di Trento (Invitata).

Ore 17.25: Paolo Corrà, appassionato della Ferrovia della Val di Fiemme:
"Dalla Transdolomitica Meridionale alla Ferrovia della Val di Fiemme"

Ore 17.50: Massimo Girardi: *"Un Museo alla memoria della Ora-Predazzo. Il progetto, stato dell'arte, obiettivi futuri"*.

Ore 18.30: Alessandro de Bertolini, Fondazione Museo Storico del Trentino:
"La ferrovia nelle Alpi: il significato storico e paesaggistico".



Associazione Transdolomites APS

Info: **Massimo Girardi** • Girardi Massimo, Presidente di Transdolomites
girardi.massimo@brennercom.net • Cell. +39 320 4039769 • www.transdolomites.eu

 @transdolomitesmob

 transdolomites

 **YouTube** Transdolomites

 **LinkedIn** TransDolomites