

TRENI

Un saggio di Mario Forni: i progetti di Oss Mazzurana, Lanzerotti e Camera di Commercio: rotaie anche nel Chiese, Rendena, valle di Cembra e Vallarsa

La vera Metroland sogni di un Trentino «eco»

Quella accanto è una cartolina, ripubblicata anche da «l'Adige» in tempi più recenti che mostra un treno sul Garda: un treno che oggi sarebbe utilissimo. Ma...

RENZO M. GROSSELLI

Se tutto fosse dipeso dalla volontà di due intellettuali positivamente visionari come il liberale **Paolo Oss Mazzurana** e il cattolico **Emanuele Lanzerotti**, il Trentino oggi potrebbe offrire, a cittadini e turisti, una ragnatela di ferrovie che ne comunicerebbe l'est con l'ovest, il sud col nord. Potremmo ad esempio salire su un vagone a Pergine e scendere a Capriana o Moena. O recarci alla stazione di Trento per viaggiare in treno sino a Tione e Pinzolo, oppure giù verso il Caffaro. Di più, anticipando di molti decenni la dichiarazione dell'Unesco che ha fatto delle Dolomiti un patrimonio dell'umanità, se tutti i sogni trentini avessero potuto trovare realizzazione, si potrebbe viaggiare in treno dal Passo S. Pellegrino al Passo del Tonale o «giteggiare» su un percorso di 360 chilometri tra Belluno e Saint Moritz. Via Trentino. Qualcosa, dei progetti di Oss Mazzurana e Lanzerotti venne realizzato. Il resto rimase nella dimensione in cui si adagiano i sogni, per varie ragioni. L'esosità di capitali richiesti talvolta, lo scoppio del più devastante dei conflitti, la Grande guerra e, quindi, nei decenni lo scemare di un senso comune della politica, verso un sentimento più particolaristico e privato. Consumistico insomma, che ha privilegiato per un secolo e mezzo lo sviluppo dei mezzi di trasporto privati, l'automobile, e il loro carico maggiore di inquinamento che respiriamo e la devastazione del territorio attraverso la



In alto la ferrovia che lambiva il Lago di Garda, in una cartolina del 1913. Al centro l'ultima corsa della vecchia «Vaca Nonesa»: è il 9 dicembre del 1964. In basso, verso il 1960 a Predazzo arriva il convoglio della ferrovia che da ora porta in valle di Fiemme. Le fotografie provengono dall'archivio di Mario Forni. Due su tre di queste linee, quella per il Garda e quella per Fiemme sono state «stupidamente» cancellate: allora il mito era quello dell'automobile. Che sporcava di più e complessivamente al pianeta e alla comunità veniva a costare molto di più.

raddoppiare verso est, attraverso le Dolomiti, il percorso del celebre Glacier Express che oggi congiunge Zermatt con Saint Moritz». Un'altra linea, la Trento-Sarche, Tione-Sarche e Riva del Garda «era in avanzata fase istruttoria tecnico-finanziaria». Ma si parlava anche delle nuove linee Arco-Varone-Ballino-Ponte Arche, della Riva-Salò e della Riva-Torbole-Garda-Peschiera. E addirittura di una linea che avrebbe costituito una circonvallazione di Rovereto, che avrebbe

Nella seconda metà dell'Ottocento, terminati in Europa gli assi ferroviari fondamentali, fu un fiorire di progetti che avrebbero dovuto congiungere le linee maggiori a cittadine e vallate

Ultimo tentativo, il Programma ferroviario del '19: una stazione a Martignano, raggiungibile dalla città con una funicolare. E nuovi binari tra Trento e Brescia, via Riva del Garda e Salò

realizzazione di una rete capillare di strade che oggi ci portano fino al livello delle malghe.

Il numero di gennaio-febbraio di «AF», mensile di informazione del personale ferroviario, propone un saggio di **Mario Forni**, noto studioso del processo di ferroviarizzazione del Trentino (oltreché dirigente del movimento alla stazione di Trento della Ferrovia Trento-Malé) dal titolo «*Antichi progetti ferroviari e tramviari in Trentino*». Quanto si sarebbe potuto fare... e anche un poco di più.

«Nella seconda metà dell'Ottocento - scrive Forni - essendo praticamente terminata in Europa la realizzazione degli assi ferroviari fondamentali, fu un fiorire di progetti di linee ferroviarie che avrebbero dovuto congiungere le linee principali alle cittadine, vallate». Il Trentino, regione marginale e montuosa, arrivò però abbastanza presto alla ferrovia. Il tratto Verona-Trento-Bolzano fu inaugurato nel 1859. Ma poi le cose rallentarono, anche se quelle rotaie, ci si accorse, portavano turisti, non solo passeggeri locali. Nell'ottica turistica nacque, ma solo nel 1891, la ferrovia Mori-Arco-Riva «prima ferrovia economica di montagna (ndr, scartamento ridotto «bosniaco» di 76 centimetri) del Trentino e l'unica ad essere interamente realizzata con capitale privato». Si dovrà attendere il 1896 per l'inaugurazione della «Valsugana», da Trento a Tezze. E già in ciò, c'era l'interessamento del podestà di Trento, **Paolo Oss Mazzurana**. Era dal 1891 che l'intellettuale ed amministratore, con delibera della giunta comunale aveva ottenuto l'autorizzazione per elaborare un piano di rete di linee tramviarie a trazione elettrica e a scartamento ridotto.

Ferrovie di montagna insomma. «Che si adattavano - scrive Forni - ad utilizzare parzialmente, dove possibile, la sede delle strade esistenti e la trazione elettrica, che era agli albori (scelta coraggiosa!), oltre ad essere prodotta in loco mediante centrali idroelettriche, permetteva ai mezzi prestazioni superiori rispetto alla trazione a vapore». Il progetto prevedeva il collegamento tra Trento e Malé, quello tra Ciré di Pergine e Moena, via Capriana, Predazzo e quello tra Trento e Pinzolo (con diramazione lungo il Chiese, fino al Caffaro e quindi al Bresciano). Ma fu a quel punto che iniziarono i dolori. In primo luogo per i costi ingenti delle opere necessarie (tanto che il piano finanziario fu bocciato più volte dal governo). Ma anche perché diversi erano gli interessi della tedesca Bolzano e della italiana Trento, ambedue all'interno dell'impero austro-ungarico. Ad esempio, per quanto riguardava il collegamento con la valle di Fiemme, i bolzanini volevano che partisse da nord, quindi da Bolzano, attraverso San Lugano e non la valle di Cembra. Erano anche altre le ragioni. Tra queste, secondo Forni, il fatto che «la città di Bolzano e la giunta provinciale di Innsbruck non vedevano di buon occhio uno sviluppo economico e sociale della città «italiana» di Trento».

Si inaugurò, infine, la Ferrovia Trento-Malé, l'11 ottobre 1909. «Era la trazione elettrica più lunga di tutto l'impero, circa 60 chilometri... i tempi di percorrenza arrivavano fino a 4 ore sull'intero percorso». Anche perché 26 chilometri di binari correvano su sede stradale: «Anche se circolava già qualche rarissima automobile, c'erano carri e carretti trainati da buoi, muli e cavalli ed il pericolo di

investimento era sempre in agguato». Oss Mazzurana non era il solo visionario. Emanuele Lanzerotti, «impetuoso ingegnere di Romeno» (tra i padri della Cooperazione trentina) fu ideatore e promotore della linea Dermulo-Fondo-Mendola che lui definì «la prima ferrovia italiana in Trentino». Del resto, anche il nazionalismo e i dubbi sull'affezione verso gli Asburgo della borghesia trentina, posero degli ostacoli alla realizzazione del sogno ferroviario trentino (visto che la bestia del nazionalismo appestava ormai l'Europa e avrebbe portato non troppo in là nel tempo, alla conflazione della Grande guerra). La linea ferroviaria venne inaugurata nel 1909, elettrificata come la Trento-Malé e lunga 23 chilometri. Ma il complessivo disegno del podestà di Trento? I giornali ne scrissero molto, si dibatté a lungo, si litigò. E Oss Mazzurana non ne vide gli esiti visto che morì prematuramente nel 1895. I suoi ideali vennero abbracciati dal Lanzerotti che «seguì in prima persona persona i progetti per la Trento-Sarche-Riva/Tione-Caffaro e per la Malé-Fucine». Ma fece anche di più. Nel 1910 con la collaborazione dell'ingegner **Mario Baudracco** elaborò un articolato progetto di rete ferroviaria per il Trentino. Il secondo libro dei sogni, definito «Programma Ferroviario nelle Alpi Orientali». Eccoli i collegamenti tra il Passo S. Pellegrino e il Tonale, e ancora tra Trento e Ponte Caffaro. Poi il nuovo orizzonte: «Il collegamento est-ovest sarebbe stato il tassello trentino della cosiddetta Ferrovia Transalpina Orientale che, partendo da Belluno, con un percorso complessivo di 360 chilometri, avrebbe raggiunto Saint Moritz. Mirabile ferrovia alpina che avrebbe permesso di

collegato tra l'altro Mori con Nomi, poi della Rovereto-Schio lungo la Vallarsa, della Trento-Mattarello-Nomi, della Tione-Pinzolo-Madonna di Campiglio-Dimaro, della Trento-Pergine-Montagnaga, della Moena-Vigo di Fassa-Canazei-Livinallongo, della Sanzeno-Brez, della Fondo-Passo Palade-Lana...

Il deflagrare della Grande guerra arrestò ogni progetto. Anche se, per esigenze belliche, una tratta venne portata a termine: la Ora-Predazzo. E dopo la guerra? Sarebbe stata la Camera di commercio del Trentino, allora a Rovereto, a «mettere penna» ad un «Programma Ferroviario del Trentino», nel 1919, mentre nel 1921 in un Congresso degli ingegneri ferroviari, riferendosi a quel programma **Edoardo Gerosa** avrebbe «esposto un corposo programma di costruzioni ferroviarie e tramviarie». Tra l'altro, Trento sarebbe stata servita da una nuova stazione localizzata a Martignano, raggiungibile da Trento con una funicolare. E era anche altra la novità, il progetto di una ferrovia tra Trento e Brescia, via Riva del Garda e Salò. «Ma il tempo delle ferrovie locali - scrive Mario Forni - stava tramontando e si stava sviluppando con rapidità il trasporto stradale». In Trentino venne realizzata solo la tratta tra Rovereto e Mori, inaugurata nel 1925. Ebbe scarso successo visto che «negli anni '30, causa la crisi economica ed il rifiuto dello Stato di garantire un sostanzioso contributo si procedette allo smantellamento della Dermulo-Fondo-Mendola (nel 1934) e della stessa Rovereto-Arco-Riva (nel 1936)». Ci si sarebbe accorti mezzo secolo dopo di quanto fossero utili, e meno devastanti per l'ambiente ed il clima, le ferrovie rispetto all'automobile.